LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

17 Mai 1902. — N° 192.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché J. Beau.)

UNE CATASTROPHE AÉRIENNE.

Les sportsmen qui suivaient avec intérêt depuis quelque temps les essais de de M. Severo, qui devait renouveler, avec son ballon le Pax, *la tentative de navigation aérienne de Santos-Dumont, apprirent tout-à-coup, lundi matin, que M. Severo venait de trouver la mort dans une chute de 400 mètres de hauteur, déterminée par l'explosion du* Pax. — *Notre photographie représente une partie des débris du dirigeable, dont les restes barraient toute l'avenue du Maine*

(Voir l'article page 309 et suiv.).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Le Circuit du Nord à l'Alcool
par Georges Prade.

La Course Marseille-Paris
par Henri de Vèze.

72 kilomètres dans l'heure
par André Foucault.

Les Courses à Longchamp
par Franc-Picard.

etc., etc.,

✤

Notre Album du Grand Prix

Nos lecteurs se rappellent certainement l'immense succès remporté l'an passé par notre numéro spécial consacré au

Grand Prix Hippique

Cet album fait prime actuellement et, sur les 50.000 exemplaires que nous avions mis en vente, c'est à peine s'il nous en est rentré 200.

Cette année, nous préparons un nouveau numéro consacré non seulement au

GRAND PRIX

mais aussi au

GRAND STEEPLE

qui est devenu une manifestation hippique presqu'aussi importante que le Grand Prix, tant par l'importance de l'allocation (100.000 fr.), que par l'élégance suprême de cette réunion d'Auteuil.

Le numéro spécial de la "Vie au Grand Air" consacré au

GRAND PRIX

et au

GRAND STEEPLE

paraîtra le

7 Juin

à la place du numéro ordinaire et il sera vendu

0.75 centimes

Nos lecteurs feront bien de prendre leurs précautions à l'avance, afin de ne pas courir le risque, comme l'an passé, de ne pouvoir se procurer ce fascicule sensationnel.

Nous donnerons de nouveaux détails sur ce numéro, mais, d'ores et déjà, nous pouvons annoncer que la

Couverture en 4 couleurs

et la

planche hors texte

également en 4 couleurs, seront signées du célèbre caricaturiste

SEM

qui est certainement le roi des humoristes.

La planche hors texte constituera pour nos lecteurs un véritable tableau qu'ils pourront faire encadrer et mettre à la place d'honneur de leur appartement : on sait, en effet, la valeur qu'atteignent tous les hors texte en couleurs de Sem, dont quelques albums, mis en vente au prix de 20 fr., valent aujourd'hui de 250 à 300 fr. pour les bibliophiles.

✤

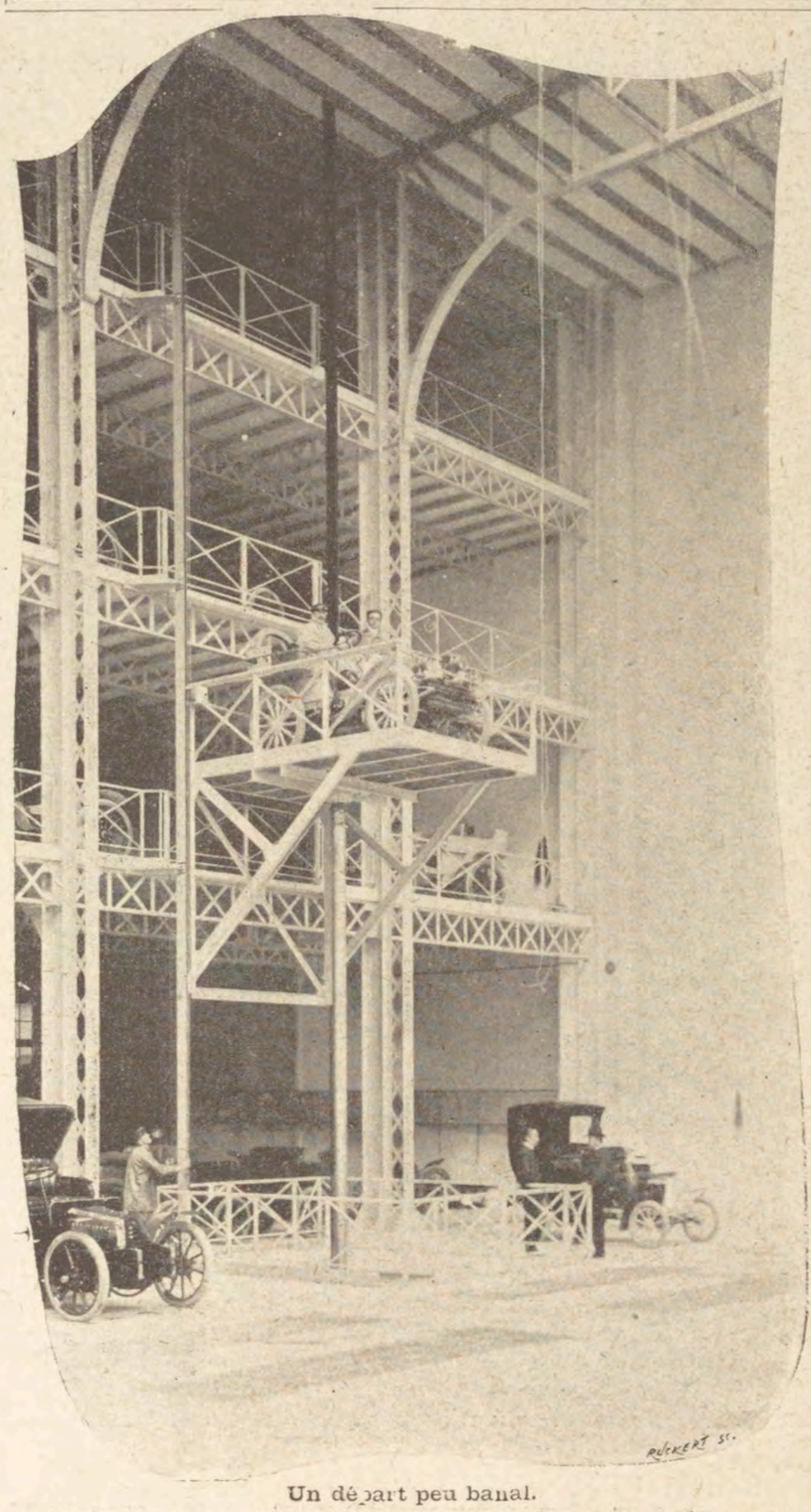
La terrible catastrophe dont a été victime M. Severo Let dont on trouvera plus loin d'émouvants instantanés nous a obligés, au dernier moment, à supprimer de ce numéro les comptes rendus du prix Daru à Longchamp, et de l'admirable performance accomplie au Parc-des-Princes, par Tom Linton, couvrant près de 72 kilomètres dans l'heure. Nous publierons dans notre prochain numéro les intéressantes photographies que nous avons fait prendre de ces très belles réunions.

LES EDITEURS.

Examinant la carte.

Aux environs de Saint-Omer; nous essayons de reconnaître les nombreux lacets qu'y fait le circuit et nous marquons un caniveau.

Comment on prépare une Course



Un départ peu banal.

Au Paris Automobile; nous allons prendre notre voiture au troisième étage. C'est la côte la plus dure du circuit, 100 %. Heureusement qu'il y a l'ascenseur.!

Il est quelquefois plus difficile de préparer une épreuve que de la gagner. L'article de notre collaborateur Georges Prade, que l'on va lire ci-dessous démontre qu'une course bien préparée est déjà à moitié gagnée.

◔ ◔ ◔

C'EST le jour de la course. Au milieu des populations enthousiastes et dans un tonnerre de hurrahs s'en va le vainqueur. La poussière monte derrière lui comme un nuage symbolique d'apothéose... Et tous de dire : Quelle gloire, quelle renommée pour si peu d'efforts! En somme il y a eu bien peu d'efforts. Le vainqueur qu'a-t-il fait de plus qu'un autre? Il a eu la chance d'avoir la bonne voiture et d'échapper à la panne.

Brillant jeu de hasard, éblouissante loterie dont on fête sans vergogne et peut-être avec quelque exagération l'heureux gagnant!

Ainsi parle la foule! et l'on finit par créer ainsi la légende de la chance et de ce que j'appellerai volontiers l'heureux de la course. Qu'a-t-il fait de plus que les autres? Rien. Il est parti, son moteur l'a emmené et il est arrivé.

Il m'a paru curieux de sonder de près cette légende. Fournier est bien l'homme qui a donné le plus cette impression. C'est à lui qu'est revenue la course Paris-Bordeaux pour ses débuts en voiture, et après Paris-Bordeaux, nous lui vîmes enlever Paris-Berlin, c'est-à-dire les deux grandes courses de 1901.

Y avait-il là simple hasard? Sans doute, Fournier avait une bonne voiture. Mais il y en avait dans la course qui avaient des voitures aussi fortes et peut-être même plus rapides. Le 60-chevaux-Mors quemontaient Levegh dans Paris-Bordeaux et Antony dans Paris-Berlin était certainement au moins aussi rapide, puisque c'est avec elle que Fournier fit son fameux mille à Coney-Island.

Nous étions justement dans la semaine qui nous séparait du Circuit du Nord.

Après la grêle, sur la route de Dieppe.
Mélancolique, Fournier remet en marche. Et Verheyen s'écrie : Enfin il va donc pleuvoir !

Il nous parut curieux de voir Fournier à l'œuvre et de noter au jour le jour sa préparation pour la première grande course de l'année.

La vérité est que le champion prépare sa course avec autant de soin qu'un athlète prépare ses muscles pour une grande épreuve. Il est non moins certain que si quelque panne malencontreuse et irréparable comme celle de Levegh dans Paris-Bordeaux vient le contrarier, tout son entraînement ne lui servira pas à grand'chose.

Mais que tout aille bien ou, en somme, pas trop mal, et l'avantage reste finalement aux champions qui ont méthodiquement préparé leur course.

Un groupe de concurrents. Nous traçons sur la carte l'itinéraire du circuit.
Fournier, Osmont, Georges Prade. Derrière, les deux chronométreurs officiels, MM. Tampier et Gaudichard.

18e averse, route de Bapaume.
Cette fois, Fournier en a assez, il improvise une tente-abri dans le capot.

La période d'entraînement comprend deux phases.

La première est la reprise de simples habitudes corporelles. Il ne faut pas croire qu'on se promène impunément une demi-journée à 100 à l'heure, sur la route sans fatigue.

Qui n'est pas entraîné s'y épuise et s'y énerve. D'où la gaffe, l'erreur qui finit par vous éliminer fatalement. Aussi fatalement que si vous partiez avec une voiture qui ne serait pas au point.

Il faut au point non seulement le véhicule, mais l'homme.

Ensuite vient l'exploration et la reconnaissance de la route. C'est certainement la partie la plus délicate et la plus difficile.

C'est cette partie que nous avons voulu montrer aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Nous étions quatre dans la 24-chevaux Mors avec laquelle nous fîmes cette espèce de répétition générale. Il y avait Fournier, le champion de Mors, Achille Fournier le champion de Gobron-Brillié, Alexis Verheyen l'ex-champion cycliste.

Il n'y avait, je le crois, absolument que moi qui ne fût pas champion de quelque chose. Que voulez-vous ? On fait ce qu'on peut !

C'est par une pluie battante que nous fîmes cette route des 1 000 kilomètres du Circuit du Nord, et je puis de visu me rendre compte avec quel soin nos grands coureurs d'automobiles préparent leurs courses. Tel virage que vous leur verrez prendre à 90 à l'heure, juste au point précis, vous fera frissonner de peur et d'angoisse. Vous vous demanderez par quel miracle de sang-froid, d'audace et de coup d'œil le coureur a choisi juste le point précis où il fallait passer et deviné le dévers de la route, qui pouvait l'emporter, le mur qu'il fallait éviter.

Ce n'est rien d'être en panne, mais quand c'est après 500 kilomètres dans la boue ! Heureusement que Fournier connaît sa voiture.

C'est ainsi que, sur la scène, l'acteur, dans un beau geste, emprunté au plus sublime désespoir, vous ravit et vous transporte et que vous vous demandez comment il peut toujours rester tragique sans devenir jamais ridicule; le geste spontané et franc est en réalité le fruit de longues et patientes études. De même ce geste, ou plutôt cette suite de gestes, cet imperceptible mouvement des bras qui distingue un coureur d'un autre dans telle ou telle descente rapide n'est pas le fruit de l'inspiration, mais bien de l'étude.

Il y a des virages sur lesquels nous sommes revenus pour les examiner à loisir, en étudier le fort et le faible. Il y a des pavés sur lesquels nous nous sommes arrêtés pour voir s'il n'était pas possible d'engager une roue ou même deux sur les bas-côtés pour passer plus vite et en soulageant mieux le châssis.

Il n'est pas de caniveau que nous n'ayons soigneusement noté, et non seulement sur la carte, mais dans notre mémoire, les rattachant à quelque particularité mnémotechnique du paysage, un groupe d'arbres, une église, une gare à l'horizon.

Le caniveau, en effet, c'est l'ennemi, l'ennemi traître et obscur qui s'embusque dans l'ombre, qu'on ne voit que lorsqu'on est sur lui, c'est-à-dire trop tard. La route est belle et droite comme aux environs d'Arras et sur le macadam uni et ferme comme un marbre les roues tournent à folle allure. La course semble gagnée. Rien sur la route que le sol qu'on dévore, et soudain la voiture frémit tout entière et semble se séparer en deux. A 100 à l'heure on est arrivé sur le caniveau qu'une légère traînée noire indique seule, quand elle n'est pas masquée par quelque tournant.

Heureux alors celui qui a su prévoir le choc et qui est arrivé lentement sur l'ennemi pour le passer au bon endroit et filer ensuite.

Il semble qu'il ait perdu du temps, il en a gagné, plus peut-être, car avec l'allègement progressif des châssis il n'est pas prouvé que le caniveau ne soit pas désormais l'accident définitif, la panne complète.

Que si la fatigue vous prend et vous accable comme nous, n'en ayez cure. Persévérez, il vaut mieux, fût-ce la veille de la course, revenir à Paris fatigué, que d'avoir un kilomètre à parcourir sans l'avoir reconnu.

Diderot a écrit un *Paradoxe sur le comédien* où il a démontré à son siècle ébahi que le grand comédien n'est jamais plus froid et plus révélateur que lorsqu'il paraît le plus hors de lui.

Je voudrais vous persuader que l'homme qui file à 100 à l'heure sur route et que vous prenez sans doute pour le plus fou et le plus imprudent de la bande, n'est en réalité que le plus sage et celui qui a le plus prévu en ayant le plus étudié.

GEORGES PRADE.

(Clichés P. Doyé).

M. Rabourdin, Dr du *Paris Automobile*. Henry Fournier. Achille Fournier. Verheyen. Georges Prade.

L'arrivée. Enfin !

Toute la caravane est fatiguée, même les pneumatiques.

Une Catastrophe aérienne

Tous nos lecteurs connaissent la terrible catastrophe dont furent victimes, lundi dernier, M. Sévero et son mécanicien Sachet. Depuis plus d'une semaine, nos collaborateurs suivaient les expériences du Pax, *dont ils savaient la première sortie imminente, sans pouvoir se douter qu'elles se termineraient d'une façon aussi tragique. On trouvera plus loin leurs photographies, dont les unes sont les dernières de l'infortuné aéronaute, dont les autres ont été prises après la chute du ballon dans l'avenue du Maine. En même temps, nous avons demandé à M. Maurice Farman, que sa double compétence comme chauffeur et comme aéronaute désignait tout particulièrement, son opinion sur les causes du drame. On la trouvera exposée ci-dessous.*

◆ ◆ ◆

Dès huit heures, lundi matin 12 mai, le bruit se répandait que le ballon dirigeable de M. Severo venait d'éclater au-dessus de l'avenue du Maine, à une hauteur de 400 mètres et que les deux passagers étaient morts.

Aussitôt que nous eûmes appris la nouvelle, nous nous sommes rendus à l'endroit où avait eu lieu l'accident et nous avons pu constater, selon nous, qu'il n'était pas dû à l'incendie, comme on le pouvait croire de prime abord.

En effet, il nous paraît absolument probable que le ballon, qui n'était pas muni de ballonnets intérieurs pour la dilatation du gaz, mais uniquement de soupapes à échappements plus ou moins bien réglées, a éclaté à une certaine altitude; l'hydrogène se sera peut-être enflammé au contact de l'échappement des deux moteurs, quatre cylindres Buchet, et aura déterminé de la sorte un incendie détonant, et peut-être même une explosion, provenant du mélange formé par le gaz et l'air.

Ce qu'il y a de certain, c'est que, tel qu'il était fait, et tel que nous l'avons vu avant son ascension, le ballon ne présentait aucune garantie de sécurité.

Il est bon de rappeler que ce ballon avait la forme d'un œuf allongé, sectionné dans le milieu, formant ainsi deux parties symétriques, mais ne communiquant pas ensemble; entre les deux parties d'ovoïdes allongés

(Cliché Gribaédof.)
M. Severo, quelques instants avant sa dernière ascension.

Mort de M. Severo

passait l'arbre de transmission aux extrémités duquel se trouvaient les hélices, propulsives à l'arrière, et d'aspiration à l'avant.

La commande des hélices se faisait par deux moteurs Buchet de 16 chevaux, l'un placé à l'avant, l'autre placé à l'arrière, qui, par un couple de pignons d'angle, commandaient un arbre vertical muni d'un embrayage à sa partie inférieure et d'un deuxième couple de pignons d'angle à sa partie supérieure actionnant les hélices.

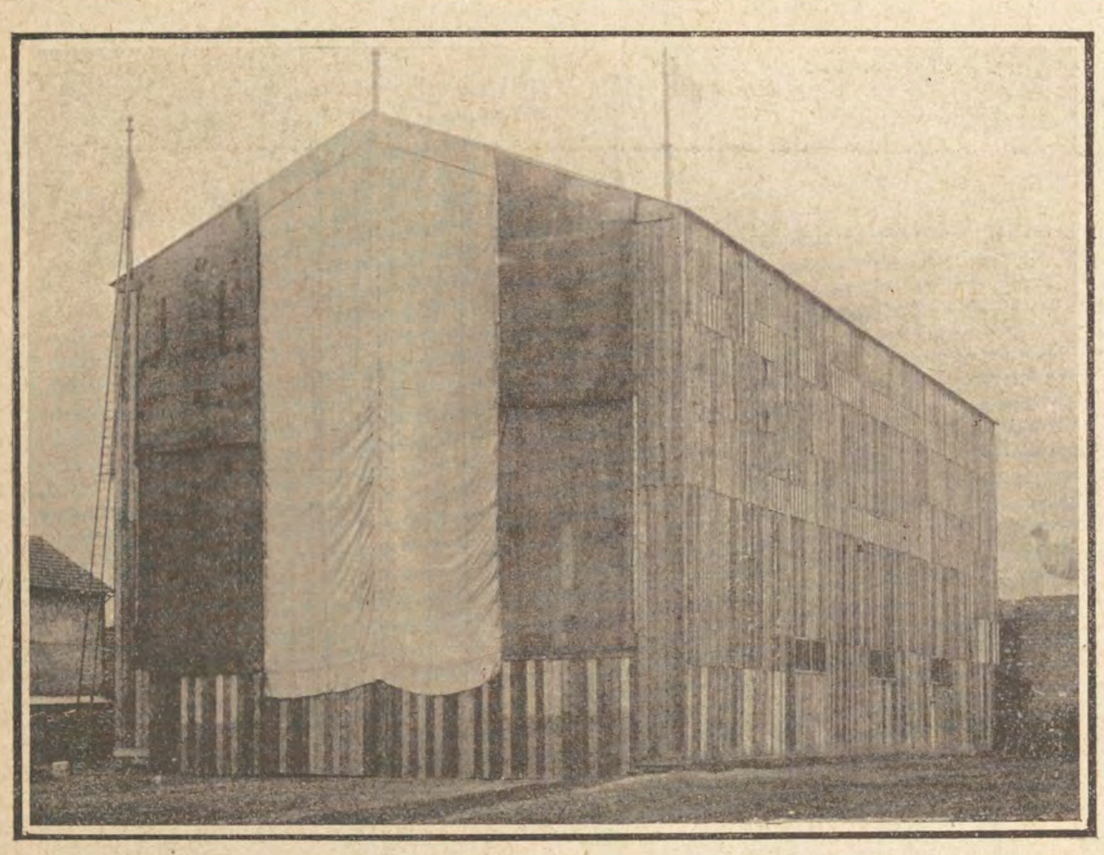
De plus, à volonté, on pouvait manœuvrer les deux couples d'hélices directrices placées un peu avant les extrémités de la poutre armée.

Ces hélices, dans l'idée de l'inventeur, remplaçaient le gouvernail.

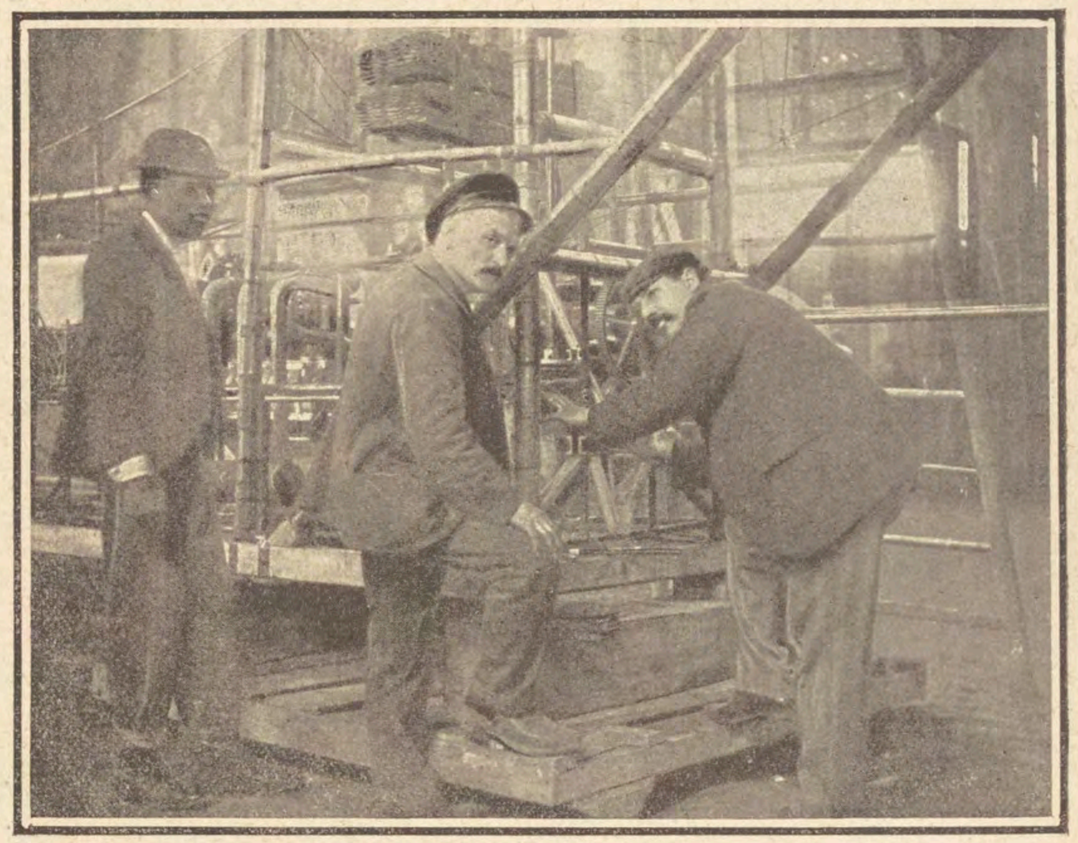
La poutre était faite en bambous reliés par des fils d'acier, et la quille était reliée au ballon, non pas par un filet comme dans le ballon de Santos-Dumont, mais par des bandelettes de soie large de 2 centimètres environ qui faisaient tout le tour du ballon.

En somme de l'examen du ballon il résultait :

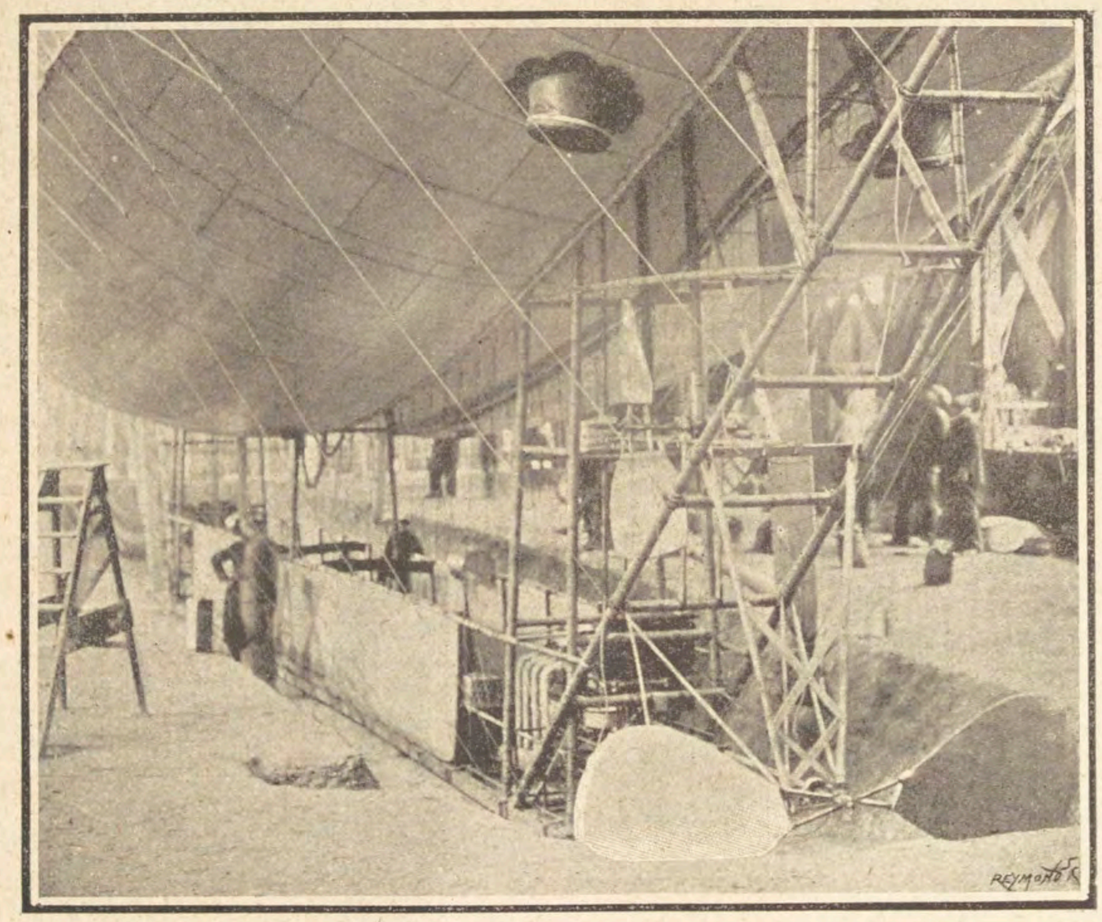
1° Forme trop pointue à l'avant.



Le hangar de la rue de la Quintinie à Vaugirard, où était remisé le *Pax*. (Clichés Bussac.)



Severo reglant son moteur pour son premier essai.



(Cliché Bussac.) **Le dirigeable *Pax* sous le hangar.**
On remarquera combien le moteur est rapproche du ballon

2° Mauvais résultat obtenu par les deux ovoïdes, défaut qui n'était pas compensé par l'avantage d'avoir les hélices aux extrémités de l'axe longitudinal.

3° Mauvaise disposition de la transmission qui absorbait une quantité énorme de force, et diamètre beaucoup trop petit des hélices.

4° Inutilité des quatre hélices directrices, qu'il aurait bien mieux valu remplacer par un simple gouvernail qui n'aurait pas absorbé de force au moteur et aurait de plus facilité la manœuvre.

5° Suspension défectueuse, qu'il aurait mieux valu remplacer par un filet recouvert d'une chemise, ou simplement par une chemise tel que l'avaient tenté MM. Renard et Krebs à Meudon dans certains de leurs modèles.

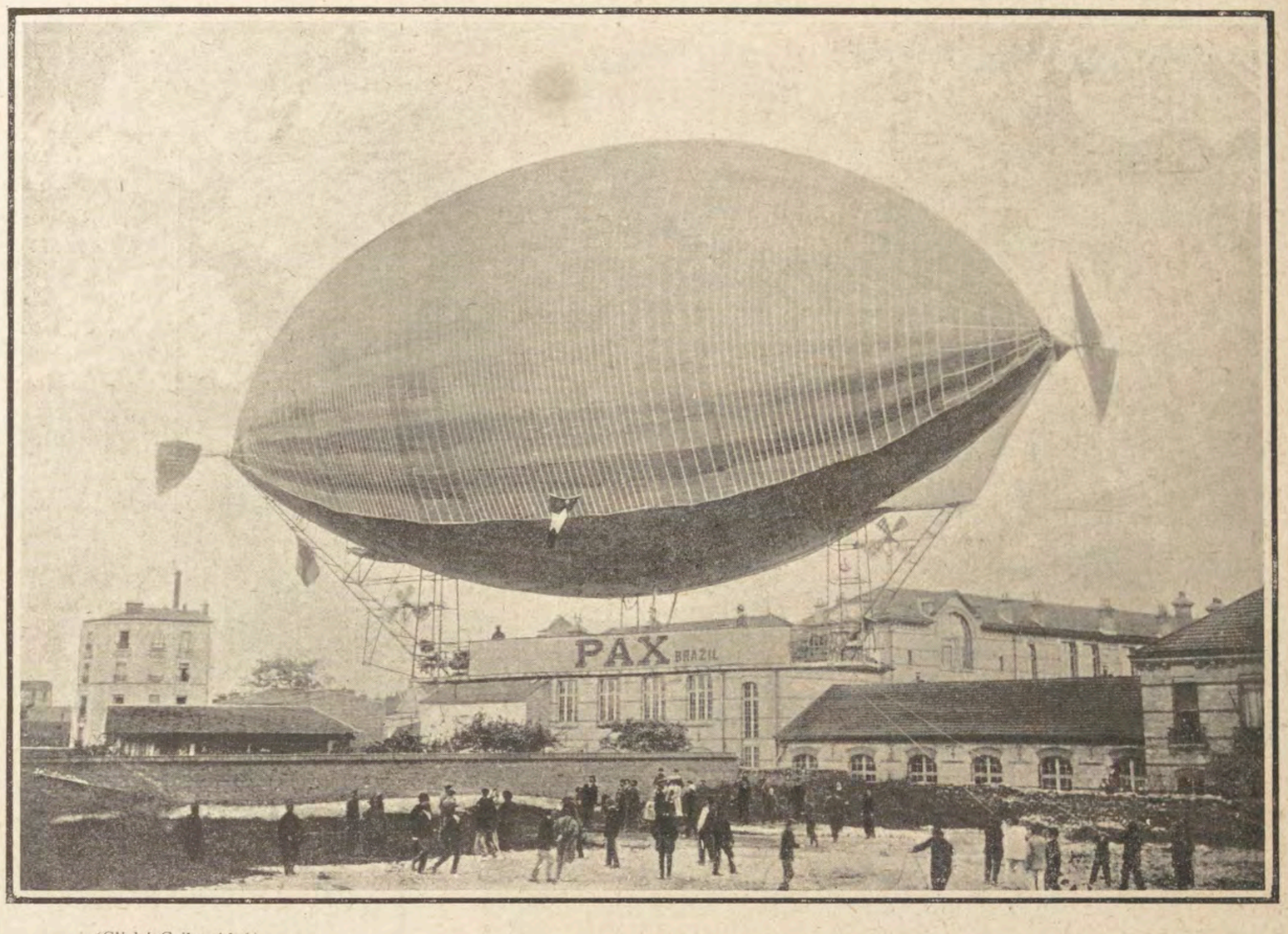
6° Absence de ballonnets, et c'est là le défaut principal, cause de l'accident, que l'on va comprendre de suite.

Lorsque le ballon gonflé s'élève dans l'atmosphère, la pression extérieure diminue, et il s'ensuit que le volume du gaz tend à augmenter.

Dans les ballons libres, cette augmen-

tation de volume se manifeste par l'échappement du gaz par la partie inférieure appelée *appendice*, continuellement ouverte ; lorsque le ballon redescend, il se retrouve dans un milieu plus dense et il diminue de volume, la partie inférieure devient flasque et ridée, le ballon se vide, et, dans certaines ascensions d'altitude, lorsque l'on descend 5 000 mètres environ, il perd plus de la moitié du gaz qu'il contenait au sol au départ.

Pour les ballons dirigeables, qui doivent conserver leur forme régulière, pour ne pas donner prise au vent par des poches qui se produiraient infailliblement dès qu'il y aurait augmentation, à la descente, on a imaginé de placer à l'intérieur de ces ballons d'autres réels petits ballons, appelés ballonnets que l'on gonfle continuellement ; le trop plein au moment de l'ascension par exemple s'échappe par des soupapes de sûreté, dès que le ballon commence à descendre et que le gaz se contracte, es ballonnets intérieurs se dilatent, venant prendre la place du gaz manquant et conservant de ce fait la forme régulière du ballon.



(Cliché Gribayédo.)

Le dernier essai à la corde avant la tragique ascension du 12 Mai.

M. Severo avait cru possible de supprimer ces ballons, en se contentant de soupapes de sûreté ; nous croyons donc que le gaz n'a pas pu s'échapper suffisamment par les soupapes et qu'il aura amené la rupture de l'étoffe, à moins cependant que celle-ci n'ait été produite par une des hélices de la direction qui passait bien près de la soie.

De toutes façons, et en approuvant les tentatives faites par de nombreux inventeurs, nous croyons qu'il serait de beaucoup préférable, surtout dans une étude aussi nouvelle, de suivre les principes admis jusqu'à présent, quitte ensuite à les modifier mais progressivement et ne pas chercher une révolution complète dans la forme et dans le mode de suspension des ballons dirigeables, car il est certain qu'on ne peut pas réussir du premier coup.

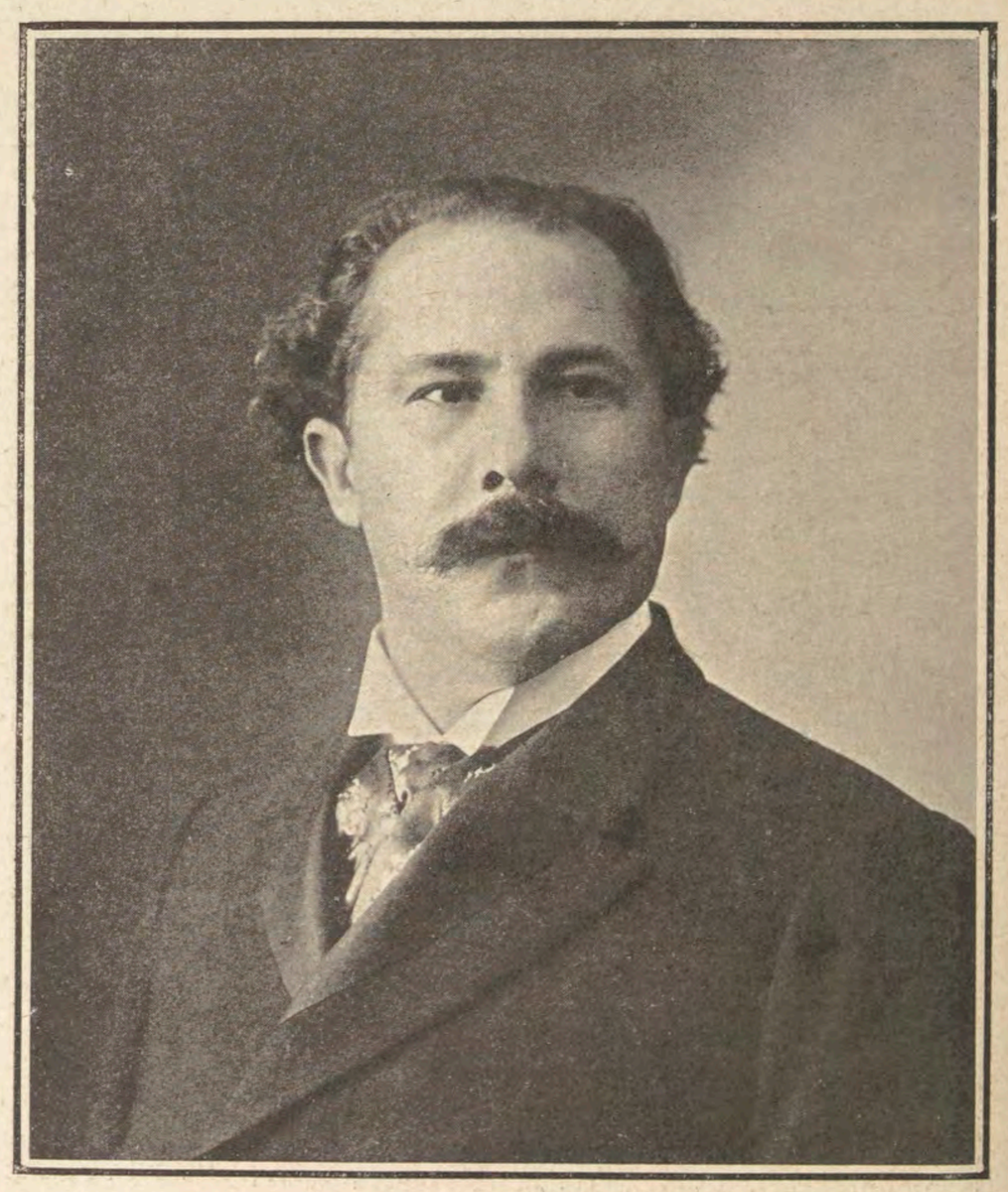
Espérons toutefois que ce terrible accident n'arrêtera pas le zèle des autres chercheurs, il ne diminuera en rien leur saint enthousiasme, mais en revanche leur servira de leçon — et quelle

(Cliché Bussac).

M. Severo et sa plus jeune fille au hangar du *Pax*.

(Cliché Bussac).

M. Severo étudiant les plans de son ballon en compagnie de son fils aîné.

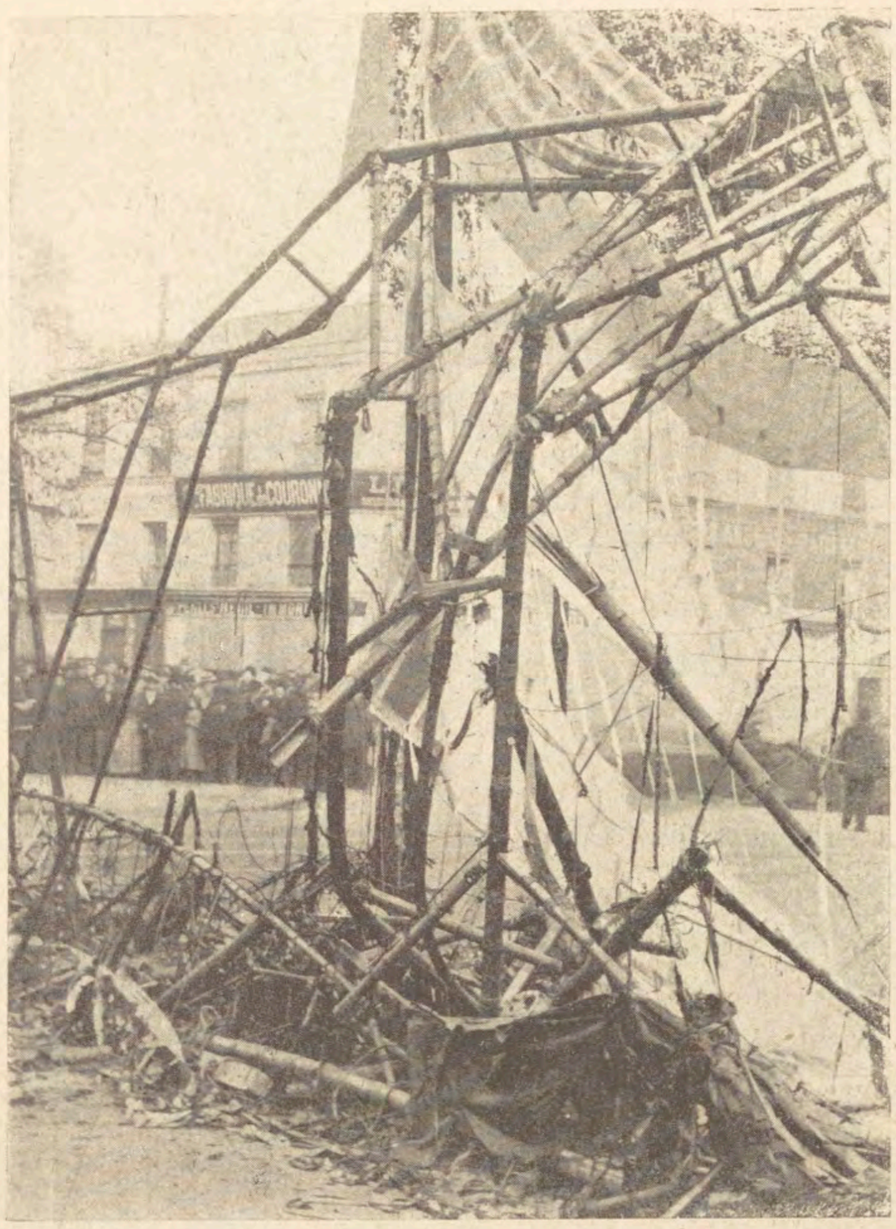


M. Augusto Severo, inventeur du dirigeable *Pax*, victime de la terrible catastrophe du 12 Mai. (Cliché Darby.)

(Clich. é Ruckert).

LES DÉBRIS DU " PAX " DANS L'AVENUE DU MAINE.

Le lundi 12 mai, lors de sa premiere sortie, le dirigeable de M. Severo fit explosion à une hauteur de 400 mètres et tandis, que l'enveloppe en feu descendait lentement comme une « grande chenille enflammée», suivant l'expression d'un témoin, l'armature en bambou soutenant la nacelle et le moteur s'abattait sur l'avenue du Maine qu'elle barrait complètement. — Notre photographie, prise immédiatement après la chute, montre la position exacte que les restes du Pax *occupaient à ce moment.*



(Cliché Fulter).

Les débris de la poutre armée dans les arbres de l'avenue du Maine.

leçon ! — et leur conseillera la prudence qui consiste, en matière aéronautique, à faire des essais progressifs.

M. FARMAN.

Voici, d'autre part, l'opinion du colonel Renard, directeur du parc de Meudon et auteur du dirigeable *France* :

C'est un accident d'incendie, ce n'est pas douteux. Mais comment l'incendie s'est-il déclaré ? Il y a deux hypothèses : ou bien c'est l'échappement de vapeur d'un des moteurs placés beaucoup trop près du ballon qui a communiqué le feu à l'hydrogene, ou bien c'est l'effet d'un palier de transmission qui, par suite d'un faussement quelconque, s'est échauffé au point d'enflammer l'enveloppe. Il est difficile de se prononcer entre ces deux hypotheses, tout étant détruit. Le réservoir de pétrole a fait explosion, puisqu'il est défoncé et brûlé ; mais est-ce avant ou après l'inflammation de l'hydrogène ?

Un officier qui passait sur l'avenue a aperçu d'abord une grande flamme en dessous de l'enveloppe. Ceci laisserait croire que c'est la première hypothèse qui est la bonne.

Ce ballon était un merveilleux travail de mécanique, c'est certain ; mais son inventeur manquait des plus élémentaires connaissances aéronautiques. On ne rapproche pas de la sorte le ballon et les moteurs, on ne peut pas lier aussi intimement le ballon, qui est chose légère mouvante, avec une armature rigide, avec tout un système d'ailleurs très compliqué d'arbres de transmission.

Les inventeurs s'imaginent qu'on peut construire un dirigeable à la raçon d'un bateau !

La catastrophe d'aujourd'hui a un précédent. En 1897, l'Allemand Wœhlfert est mort de la même manière.

C'est une faute de ne pas avoir avec soi un aéronaute. S'il y en avait eu un à bord du *Pax*, lorsqu'il aurait vu que les moteurs ne fonctionnaient pas, il ne se serait pas acharné sur eux ; il aurait agi comme si le ballon n'avait pas d'appareil de direction ; il se serait laissé entraîner par le vent.

Les sapeurs-aérostiers de l'établissement de Chalais démontant les restes du ballon.

Le Brésil salue la France du bord du dirigeable "PAX"

O Brazil sauda a França do bordo do dirigivel "PAX"

Augusto SEVERO

Les notices aux couleurs de France et du Brésil que les aéronautes avaient emportées comme lest.

M. Severo, député et président de la commission des douanes au Parlement brésilien, frère du ministre de la marine du Brésil, était âgé de quarante-deux ans. Il est père de sept enfants.

La voiture de Chalais qui ramena les débris du *Pax* à Vaugirard.

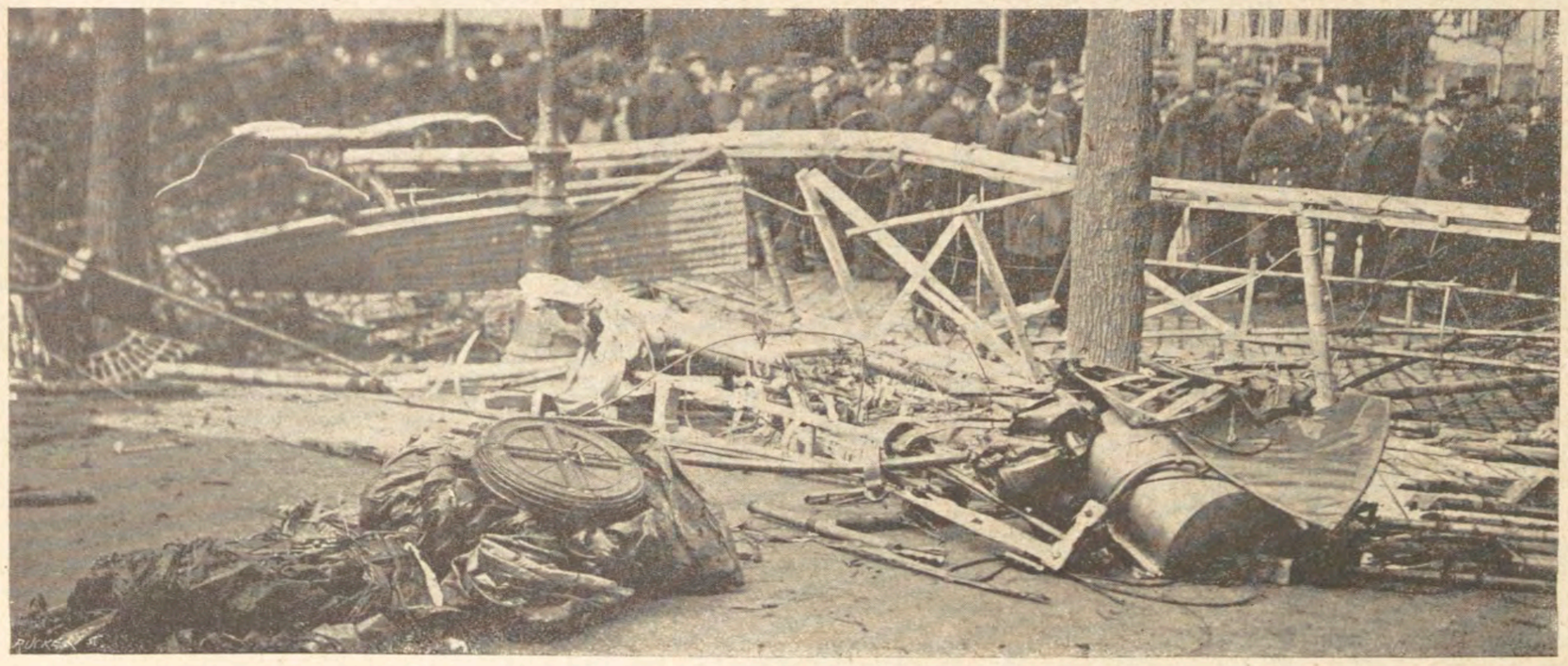
M. Severo avait déjà fait en 1892, à Rio, avec son dirigeable *Bartholemeu-de-Gusmao*, du nom d'un prêtre brésilien auquel on attribue la première expérience aérostatique au seizième siècle, une ascension qui n'aboutit pas par suite du mauvais conditionnement de la nacelle, construite en bois à défaut d'aluminium, métal alors introuvable au Brésil. Une bourrasque la réduisit en miettes. Un peu découragé par cet accident, M. Severo n'avait plus fait d'expériences pratiques jusqu'au jour où les tentatives de Santos-Dumont stimulèrent son zèle.

Le mécanicien Georges Sachet, qui était employé à l'usine Buchet, avait vingt-huit ans.

Avant de travailler à la construction du *Pax* il avait été employé par M. Roze, lors des expériences que celui-ci a faites, l'été dernier, avec son aviateur à Colombes.

C'était un garçon d'humeur enjouée, bon camarade et très intelligent.

Il avait la confiance la plus absolue dans les expériences de M. Severo, dont il s'était montré un actif et intelligent collaborateur



(Cliché J. Beau.)

Ce qui restait de la nacelle et du moteur, après la terrible chute.

LE ROI D'ESPAGNE, ALPHONSE XIII, SPORTSMAN

Le jeune roi d'Espagne, qui vient d'atteindre sa majorité, et qu'on couronne précisément aujourd'hui, a reçu une éducation très sportive. C'est, en particulier, un cavalier consommé, et le saut des obstacles est un de ses passe-temps favoris.

Les débuts de Lawson
Le match Jacquelin-Lawson

Le coureur de vitesse américain Lawson, dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs la semaine dernière, a fait ses débuts en France, le jeudi de l'Ascension, 8 mai, dans un match avec Jacquelin. Blessé dans un premier essai, il fut battu dans la première manche, et dans la seconde, qui se courut sous une pluie torrentielle. Malgré le mauvais état du ciel, nous avons cependant pu faire prendre de très curieuses photographies de la première exhibition de ce coureur en France et nous sommes certains qu'elles intéresseront vivement nos lecteurs.

Jacquelin attend que la piste soit sèche.

Tristes débuts que ceux de Lawson, moins tristes que ceux de Major Taylor qui se firent d'une façon toute négative, mais sur lesquels je me trouve au même titre ou presque empêché de formuler une appréciation.

Il a couru, le pauvre ; blessé dans la première manche, mouillé ensuite, trempé jusqu'aux os à travers le coton léger de son maillot.

Couru ? Ramé plutôt et non pas ramer au sens si sportivement imagé où l'emploient nos confrères quotidiens, mais au sens le plus propre du mot : ramé en bicyclette, sur une piste où l'eau coulait en torrent. Et de l'assemblée de parapluies devant laquelle se déroulait les péripéties de ce match qui eut dû être passionnant, ne s'échappait aucun cri, aucun sifflet. C'était le calme sous l'averse ; calme de public résigné qui s'est dérangé, a payé et veut voir quelque chose, calme fait aussi un peu de la stupéfaction de voir un match couru dans de telles conditions. Si bien que le plus grand succès des deux coureurs, ce jour-là, a été un brevet d'endurance à la pluie. Et c'est, en somme un joli succès pour Lawson. De la part de Jacquelin, cela n'a pas étonné. Le plus vieux des coureurs français qui se partagent le favoritisme du public en a vu bien d'autres, et lorsqu'il est grimpé sur sa machine malgré la pluie torrentielle, on n'a pas été en somme autrement étonné. Mais lorsqu'on a vu Lawson déboucher lui aussi sur le ciment, et s'attacher de nouveau à sa bicyclette par les courroies dont il avait été victime, il y avait quelques instants à peine, l'impression a été excellente. On a jugé avec raison que pour sa première exhibition en France, il faisait preuve de courage et c'était là le meilleur moyen de s'assurer les bonnes graces du public.

Physiquement, Lawson a sensiblement la même allure générale que Jacquelin, un peu moins puissant peut-être, un peu moins musclé, mais avec la même face énergique. En machine, il se présente également sous le même aspect que son rival. Ayant par rapport à lui une position absolument symétrique, comme il est facile de le voir sur les photographies que nous reproduisons ici. Il a beaucoup plu, et si le triomphe de Jacquelin a été éclatant, Lawson a eu la chance inouïe de s'en tirer auprès du public, bien qu'il ait été successivement battu par une longueur et deux longueurs dans les deux manches courues. Et de fait, il eût été cruel de le voir siffler après avoir été témoin de l'endurance qu'il avait montrée au cours de ces deux épreuves.

Il serait exagéré peut-être de dire qu'il a couru en très grand coureur ; mais il a donné tout ce qu'il a pu. Blessé cruellement au genou et au talon de deux plaies où l'on aurait pu « faire rentrer une petite bille », disait-on le lendemain, il a lutté vaillamment contre Jacquelin, avec une tactique qui ne manquait pas d'habileté, mais lutter de tactique contre un homme ayant couru autant de fois sur différents vélodromes que Jacquelin, est chose difficile. Lawson n'avait pas la même habitude des pistes que son concurrent, et lorsqu'il a voulu ruser avec lui, il s'est heurté au calme rassis que plus rien ne démonte de notre champion de vitesse, et je note en passant combien Jacquelin, dans ses dernières sorties, a donné l'impression de plus en plus nette d'être maintenant imbattable par tactique, à moins d'une surprise ménagée de concert par ses concurrents. Par la pratique des courses, il est arrivé à « marquer » quatre hommes à la fois, s'il y a lieu, et le voir courrir en ligne est encore plus beau, je crois, que de le voir en match. Tant sa manière est impeccable : toujours prêt à tout, mais ne se fatiguant pas d'avance par des efforts prématurés, sans cesse en position telle qu'il puisse, à la première nécessité, faire jouer ses muscles de manière la plus appropriée.

C'est à ce « bloc » que Lawson s'est heurté sans succès, le jeudi de l'Ascension, et toute question atmosphérique, tout état physiologique mis à part, en considérant simplement le résultat mathématique de l'épreuve, je vois qu'il ne faut pas se montrer autrement désolé de cette défaite. Henri de Vèze faisait remarquer, l'autre semaine, qu'en somme, Lawson n'en était encore qu'à ses débuts, et qu'il devrait raisonnablement nous apparaître plutôt comme un homme susceptible d'arriver en belle forme que comme un champion auquel ses courses antérieures assuraient une forme presque constante. Tout cela nous a pleinement été démontré. Lawson a lutté jusqu'au bout, arrivant loin derrière Jacquelin, mais, pas si loin encore qu'il puisse justifier le bruit qu'avait fait courir quelques méchantes langues, à savoir que Jacquelin serait obligé de l'attendre, si l'on

Lawson en selle, tenu par son entraîneur Doc Mornow.

Jacquelin se rendant au départ de la deuxième manche ; son frère porte sa machine.

Lawson.

voulait qu'il y eût eu semblant de lutte; et ce qu'il nous faut retenir pour pronostiquer quelque chose des courses futures du jeune coureur américain, c'est que de bout en bout, du départ à l'arrivée, il a sinon mis Jacquelin à la peine, du moins mis dans une position telle qu'il fut obligé de s'employer, le forçant à donner à un moment un des plus beaux efforts auxquels nous firent jamais assister les courses vélocipédiques: le démarrage à 100 mètres du poteau, alors que les deux coureurs étaient déjà en plein emballage, ce moment si émotionnant où l'homme semble relever littéralement sa machine pour la porter sur la ligne d'arrivée.

La défaite de Lawson n'est donc pas irrémédiable. Aligné avec Jacquelin pour sa première sortie en France, ce qui n'est pas un mince honneur, il n'a, dès l'abord, pas hésité à se présenter contre un adversaire aussi formidable, il a ensuite engagé courageusement la lutte avec lui et l'a maintenue aussi longtemps que le lui ont permis son peu d'habitude des pistes françaises, l'état évident de dépression où l'avaient placé ses blessures et les conditions atmosphériques peu habituelles dans lesquelles s'est déroulé le match. Il serait donc injuste de conclure de sa défaite à son infériorité. Le plus simple est de l'attendre à de prochaines rencontres qui feront probablement ressortir sa qualité et nous indiqueront d'une façon plus précise que ne saurait le faire un mot, la place exacte qui doit être attribuée à ce coureur dans la lignée des grands cracks cyclistes du monde entier. Mon impression très nette est que nous devons nous attendre à des surprises de sa part d'ici la fin de la saison, surtout si l'on considère le soin avec lequel Lawson s'entraîne et continuera à s'entraîner sous la direction de Doc-Morrow.

Lawson est sorti une seconde fois depuis le moment où ces lignes furent écrites. Dimanche dernier, il s'est aligné dans la Grande Internationale de vitesse du Parc des Princes, et a été battu dans la finale où il n'est parvenu qu'à se classer cinquième derrière Ellegaard, Rutt, Domain et Momo. Je ne crois pas que cette seconde défaite doive encore être régulière. Lorsqu'il s'est présenté au départ, il souffrait toujours, cela était visible, des blessures qu'il avait reçues trois jours auparavant et il a perdu toute chance dans la finale par suite d'un défaut de tactique qui l'a fait rester en cinquième position. Dans l'impossibilité de remonter ses quatre adversaires, surtout au train dont fut mené le second des deux tours qui composaient le parcours, il ne put lutter et répondre aux efforts successifs de Rutt et d'Ellegaard qui, partis tête, laissèrent littéralement les autres derrière eux. Momo en était, qui avait commis l'imprudence de rester quatrième, et il est bon de noter ce fait comme point de comparaison, à savoir que dans cette course, Momo, pas plus que Lawson, n'arriva à aucun moment à entrer en lutte avec les coureurs de tête. A noter aussi que Lawson passa en même temps que Momo la ligne d'arrivée; il y eut une véritable lutte entre ces non-placés, dans laquelle le coureur américain n'est pas le plus mauvais.

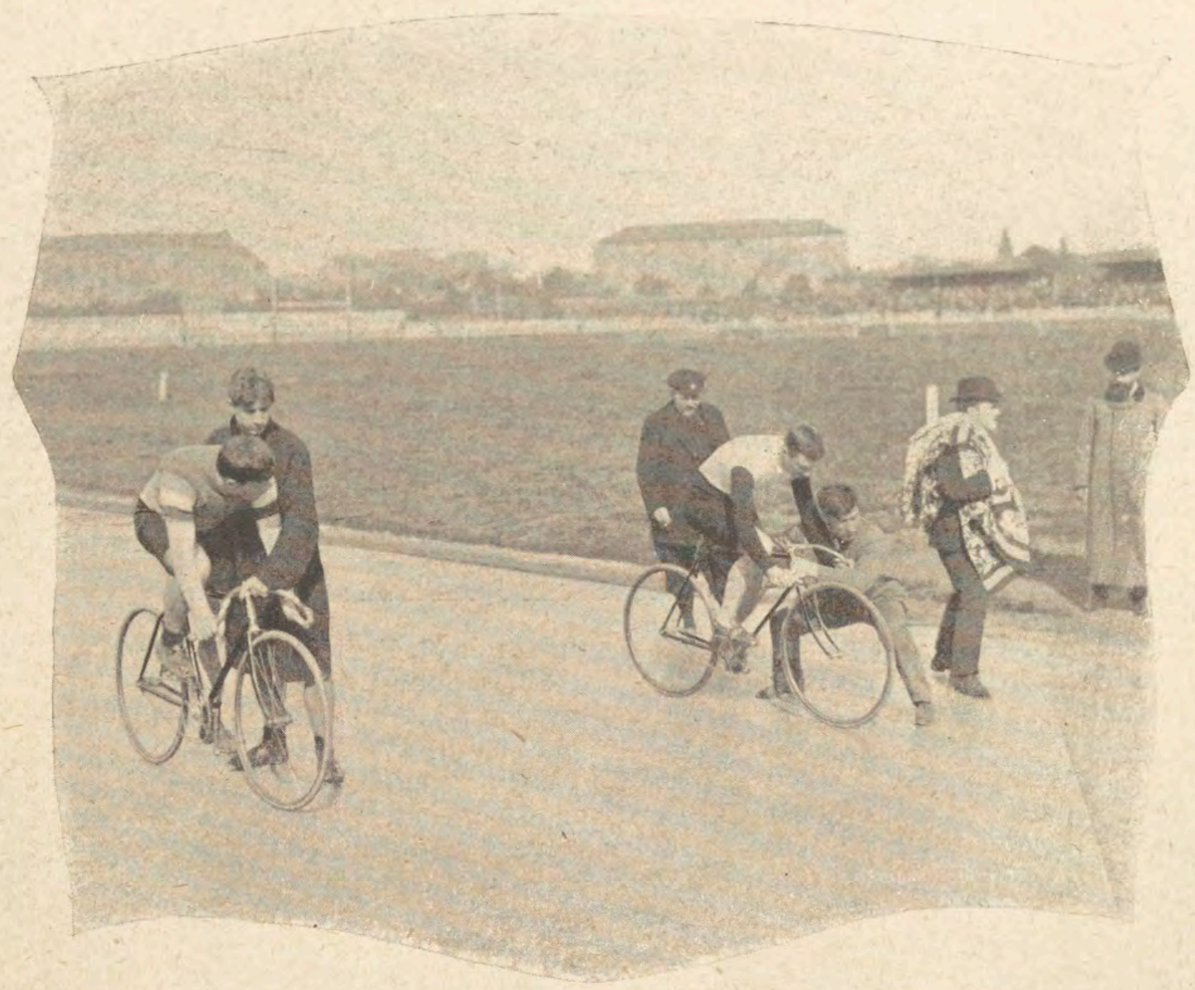
Dans sa série, Lawson avait mieux couru, et avait remporté une jolie victoire sur Jenkins et Dangla, les deux seuls concurrents sérieux qui lui avaient été opposés. On lui a fait une très belle ovation. Et le fait qui m'a frappé dimanche encore, c'est que Lawson a gagné sa série dans un très grand style, donnant ainsi de lui, tant aux spectateurs qu'aux spécialistes, une impression très bonne, et suffisant je crois à faire bien augurer de la réalisation des espérances fondées sur lui par son directeur d'abord, nous autres ensuite.

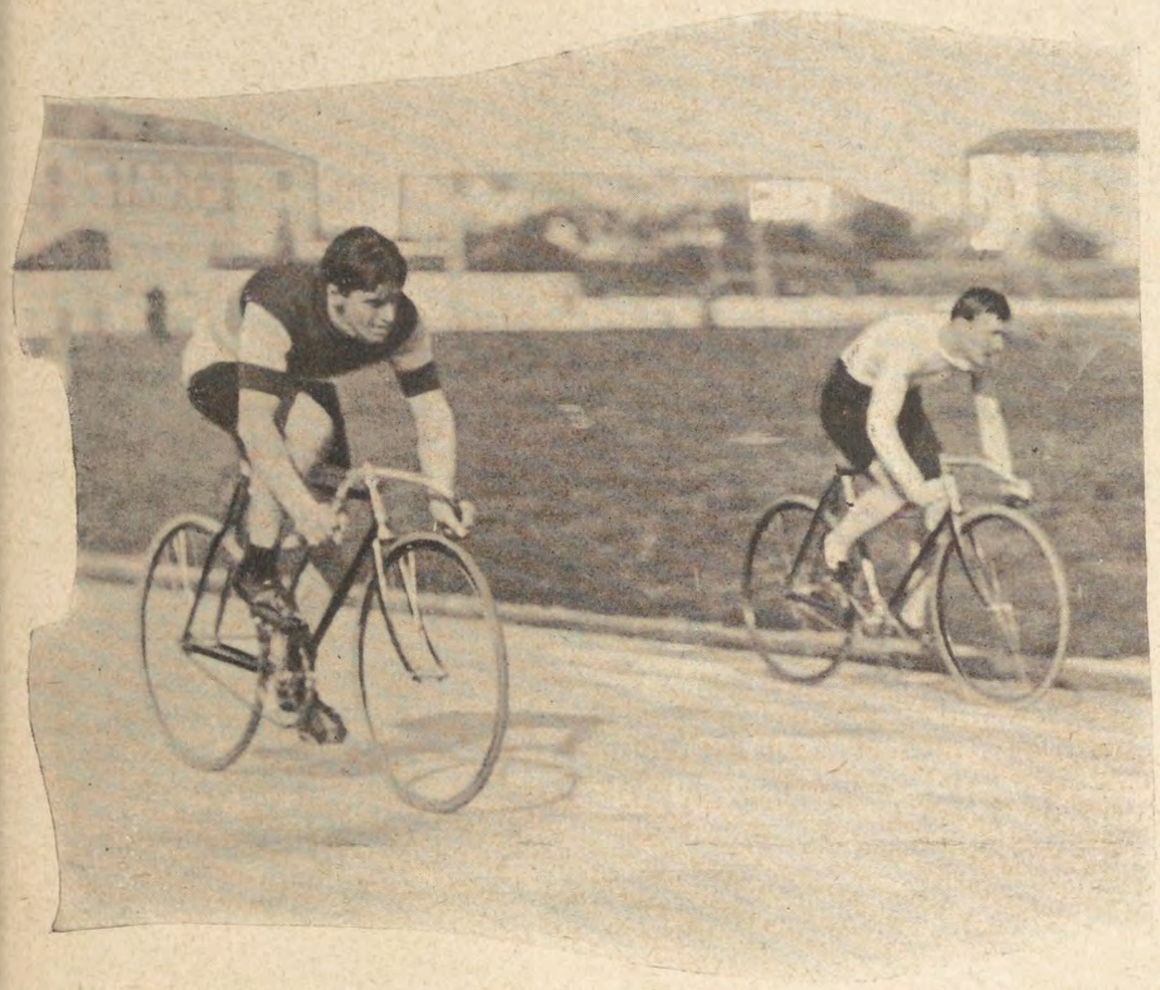
ANDRÉ FOUCAULT.

(Clichés P. Doyé).

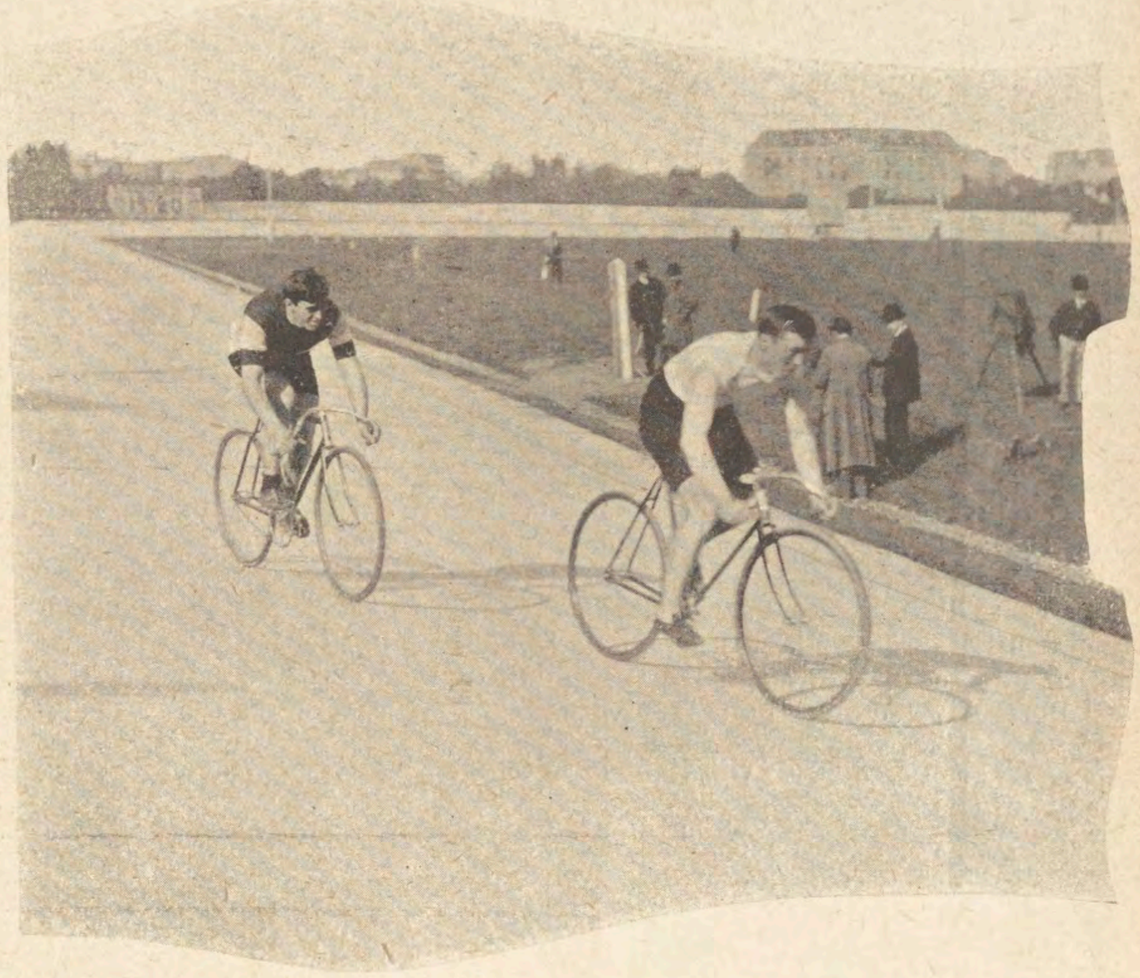
Le match Jacquelin-Lawson. — Le départ de la première manche.

Jacquelin. Lawson.

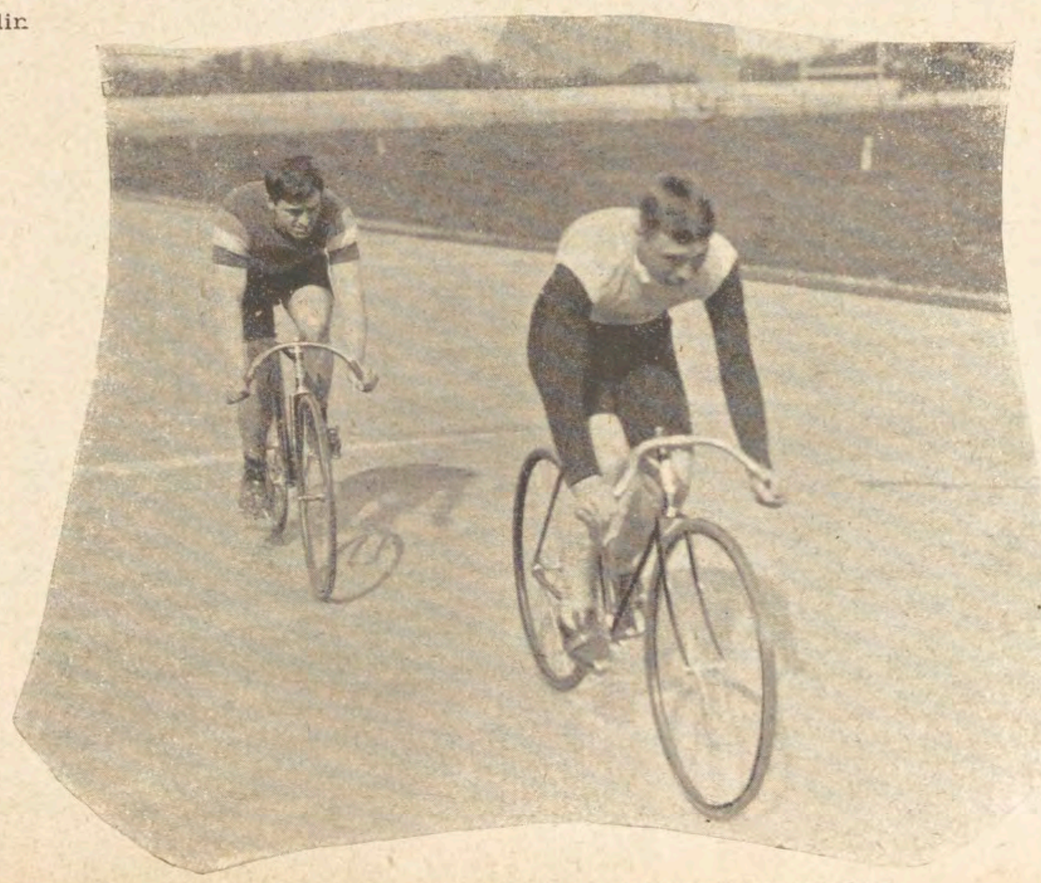




Arrivée de la première manche. Jacquelin gagne d'une roue.



La première manche. Le deuxième passage au poteau.



La première manche. Lawson mène un train prudent.

Le Circuit du Nord à l'Alcool

I

Le Critérium des Poids lourds

Le « Circuit du Nord », ainsi désigne-t-on la série d'épreuves automobiles à l'alcool organisées par le Ministre de l'Agriculture, a débuté samedi dernier par un critérium réservé aux «poids lourds». Camions et voitures de livraisons avaient à couvrir la distance de Beauvais à Paris, soit 85 kilomètres de routes accidentées. Ils s'en sont fort bien acquittés et avec une dépense de combustible extraordinairement réduite, puisqu'elle se monte, pour certains, à moins de 0 fr. 02 par tonne kilométrique.

Vue d'ensemble des véhicules, prise le samedi 9 mai, à l'arrivée, au Jardin des Tuileries.

M. Famechon commissaire général.
Au contrôle d'arrivée.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont au courant déjà de la suite d'épreuves remarquables organisée par le Ministère de l'Agriculture pour le Circuit du Nord. Dans la pensée du Ministre de l'Agriculture, il est certain que le but à atteindre est avant tout, et uniquement, la propagation de l'alcool, produit national qu'il s'agit de substituer à l'essence, carburant étranger, raffiné en France, mais avec un produit brut étranger, le pétrole que nous envoie l'Amérique.

Il est non moins certain que dans l'esprit des conducteurs d'automobile, il reste en revanche l'idée d'une suite de ces épreuves dont nous avons été si longtemps privés et que l'initiative gouvernementale va nous permettre, en leur donnant en plus la publicité colossale qui s'attache nécessairement chez nous à toute tentative officielle.

Le Circuit du Nord a commencé samedi dernier par l'épreuve de consommation Beauvais-Paris réservée aux véhicules industriels. Il y a là, c'est certain, à défaut d'une épreuve susceptible de remuer les masses comme le Circuit du Nord (vitesse) une épreuve sérieuse dont les résultats sont susceptibles d'avoir les plus grandes conséquences dans le monde industriel.

L'épreuve a été fort bien organisée par les soins du Ministère de l'Agriculture et de M. Famechon, le dévoué commissaire général. MM. Rives, marquis de Chasseloup-Laubat, de La Vallette, Berge, Huet, R. et L. Périssé et la commission militaire présidée par le colonel Lambert, Trillat, le distingué chimiste de l'Institut Pasteur, se sont d'ailleurs multipliés pour seconder le commissaire général.

Il n'a manqué à cette belle épreuve très bien organisée qu'une classification un peu moins lâche des divers types de véhicules classés. Celle qui fut adoptée comprenait trois catégories :

1° De 0 à 100 kilos de poids utile transporté ; n'a réuni aucun engagé ;

2° De 100 à 500 kilos ; trois ou quatre engagés ;

3° Au-dessus de 500 kilos qui comprenait presque tous les véhicules engagés et qui était certainement trop vaste. On y a vu aux prises en effet des véhicules dont l'un, le n° 207, Georges Richard pesait 438 kilos à vide et l'autre le n° 216, de la Nancéienne, 4185 kilos, c'est-à-dire dix fois plus. Tous deux portaient plus de 500 kilos. Il est évident qu'ils ne s'adresseront ni aux mêmes gens, ni aux mêmes besoins.

La Commission militaire désignée pour suivre officiellement les épreuves du Circuit du Nord.

La commission est composée de MM. le colonel Lambert, les commandants Ferrus et Mangin, les capitaines Genty, Nérel, Binet et de Gensac, le lieutenant Guérin, le sous intendant Adrian.

Leur construction même n'a rien de commun. Dans, l'un par exemple on s'occupera avant tout d'avoir des roulements aussi étroits que possible, dans l'autre aussi larges que possible. C'est presque la donnée contraire.

Trop lourd !

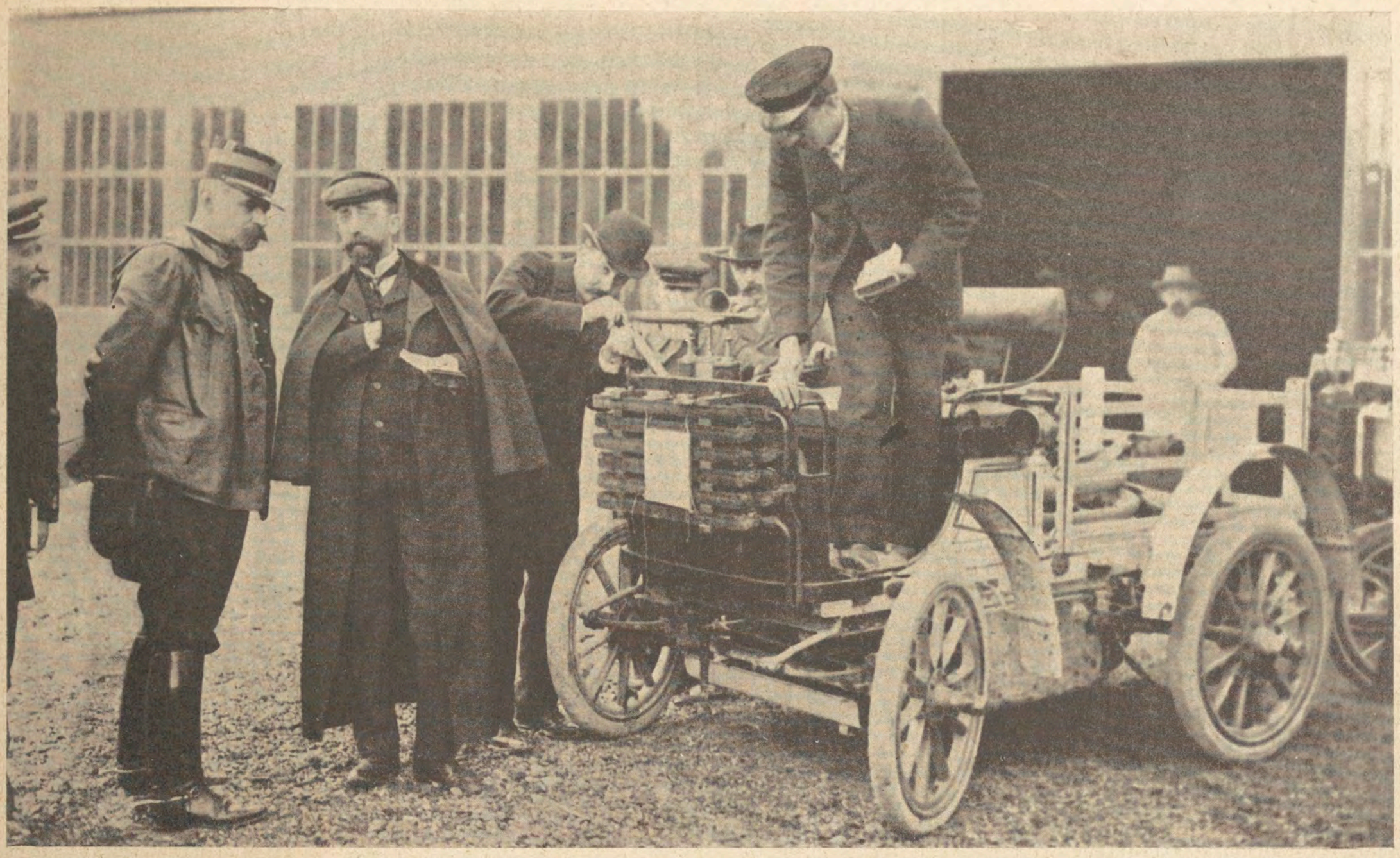
L'un des camions qui prenaient part au Critérium des Poids lourds, étant trop pesamment chargé, a défoncé le sol des Tuileries dans lequel il a pénétré jusqu'aux moyeux. On a dû le délester pour pouvoir l'en retirer.

Vers midi, la place de la Concorde offrait un aspect des plus pittoresques. Tandis que quelques curieux stationnent devant l'A.C.F. où l'on chronomètre les arrivées, la masse s'est portée à l'entrée des Tuileries où l'on a fait installer la bascule que préside M. Chameroy. Il y a là MM. Vassilière et Dabal représentant le Ministère de l'Agriculture, Rives, le baron de Zuylen, Lehideux-Vermimmen, Berge, Michel-Lévy, le marquis de Chasseloup-Laubat, Trillat, Loup, Vander Halot, Soulacroup, de La Valette. M. Famechon, qui arrive de Beauvais en voiture avec M. Varlet, organise le service.

Un à un, les lourds ou légers véhicules arrivent par l'avenue des Champs-Élysées. On voit même quelques fiacres électriques les suivre, et notre ami Turgan fait défiler son train à vapeur qui a un grand succès.

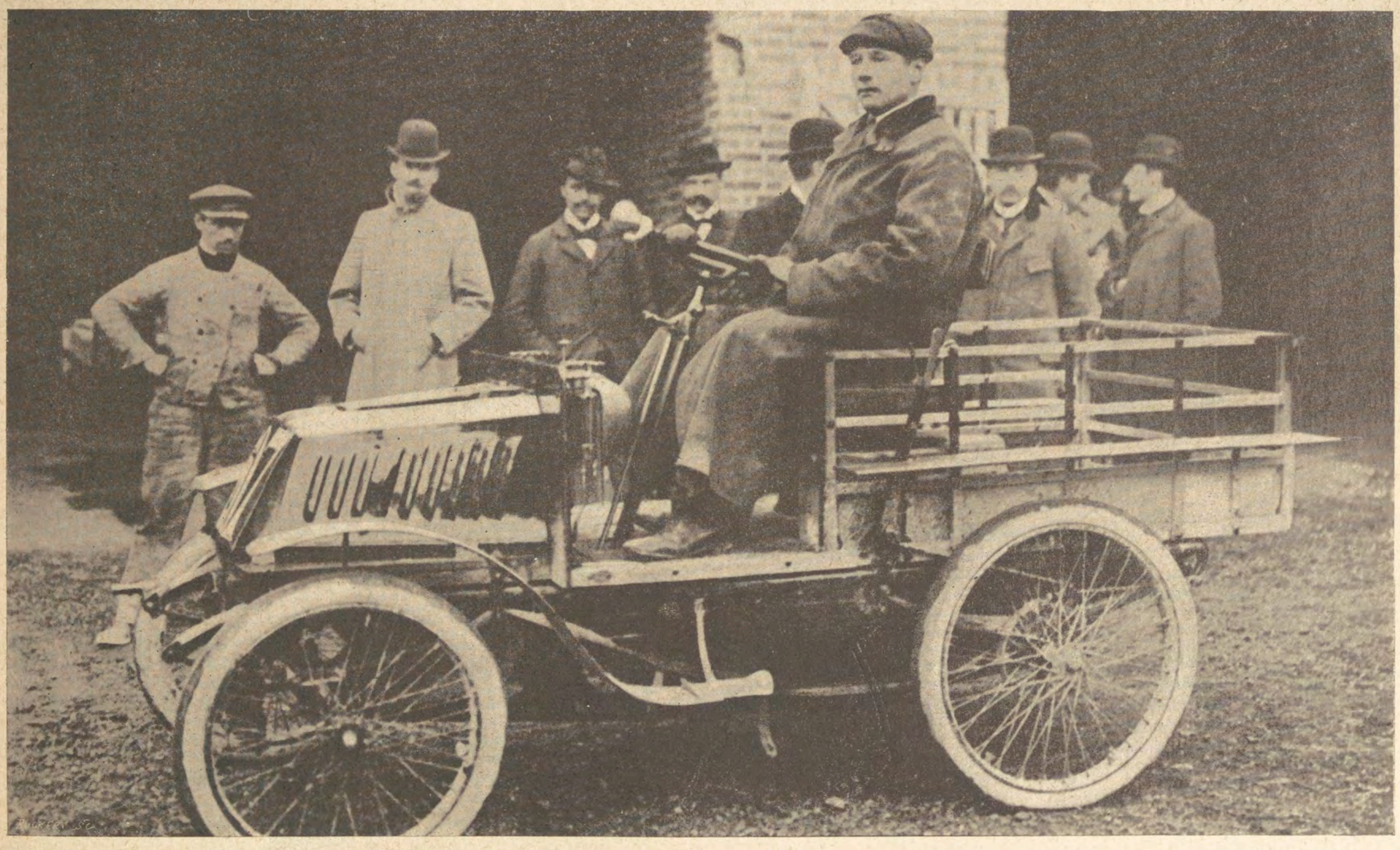
La formidable artillerie de la Nancéïenne excite aussi l'admiration.

Les véhicules se rangent en ba-



Le camion *Bardon* n° 211, muni de pneumatiques *Michelin*.

Ce camion, d'une force de cinq chevaux, a transporté, de Paris à Beauvais, soit 5 kil., en 85 h. 53 m., un poids utile de 1192 kilos et n'a dépensé en tout que 10 litres 480 d'alcool à 50 p. 100, soit 0,058 à la tonne totale kilométrique. C'est la meilleure consommation de tous les véhicules engagés.



Le camion *Georges Richard* n° 207, muni de pneumatiques *Michelin*.

Ce camion, d'une force de cinq chevaux et demi, a transporté, de Paris à Beauvais, un poids utile de 507 kilos et n'a dépensé en tout que 5 litres 830 d'alcool à 50 p. 100, soit 0,069 à la tonne totale kilométrique, ce qui le place second du classement général.

Camion *de Diétrich* n° 214, muni de bandes *Kelly*.
Poids utile : 1 052 kilos. Consommation totale : 22 lit. 850. Ce camion a transporté trois officiers qui ont fait le voyage debout, de Beauvais à Paris.

Omnibus *de Diétrich* n° 215, muni de bandes *Kelly*.
Poids utile transporté : 1 698 kilos. Consommation totale : 23 lit. 81[illegible].

taille et les photographes bondissent aussitôt. Beau, Barca et des masses d'amateurs prennent des clichés. Il fait un petit vent frisquet et j'interviewe Leprêtre qui vient de faire dix-sept dépôts sur le Circuit du Nord ! « Cela marche, dit-il, en se frottant les mains. Cela a été dur, mais nous y sommes. Encore un coup d'épaule et c'est le succès. » Tout le monde a d'ailleurs cette bonne volonté qui fait le charme et en même temps la force de notre monde automobile.

Les fabricants sont en groupes : MM. A. Peugeot, Richmond, Gautier, Desmarais, Varlet, Bocandé, Mégnin, de Ponton d'Amécourt, Brillié, Poidatz, Ravenez qui m'annoncent un bien curieux tuyau. Savez-vous qui courra sur un de leurs véhicules, le n° 237 M. de la Touloubre, un pseudonyme qui cache un officier.

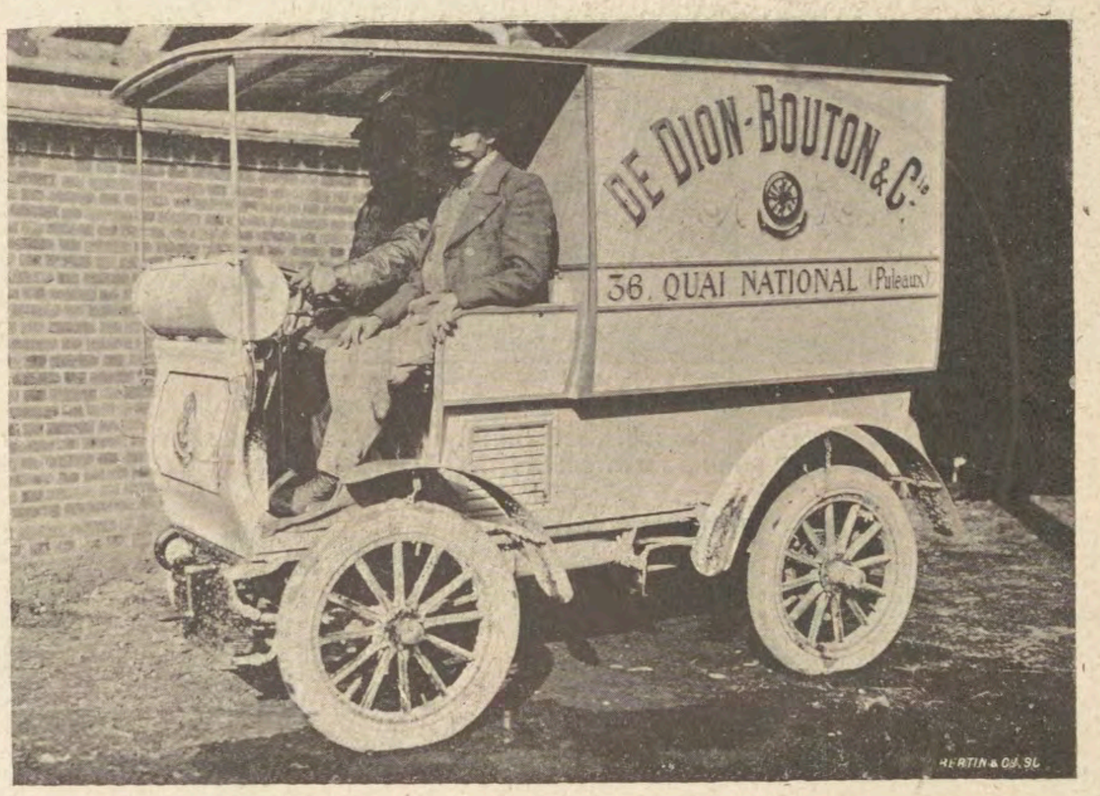
L'armée se mettant à la course !

MM. Sicot, Salvago, Maxime Richard, Védrine, etc..., la commission militaire avec le dévoué colonel Lambert, les commandants Ferrus, Mangin, les capitaines Genty, Nerel, Binet, Delavit, Boutiaux, lieutenant Guérin, le sous-intendant Adrian, etc...

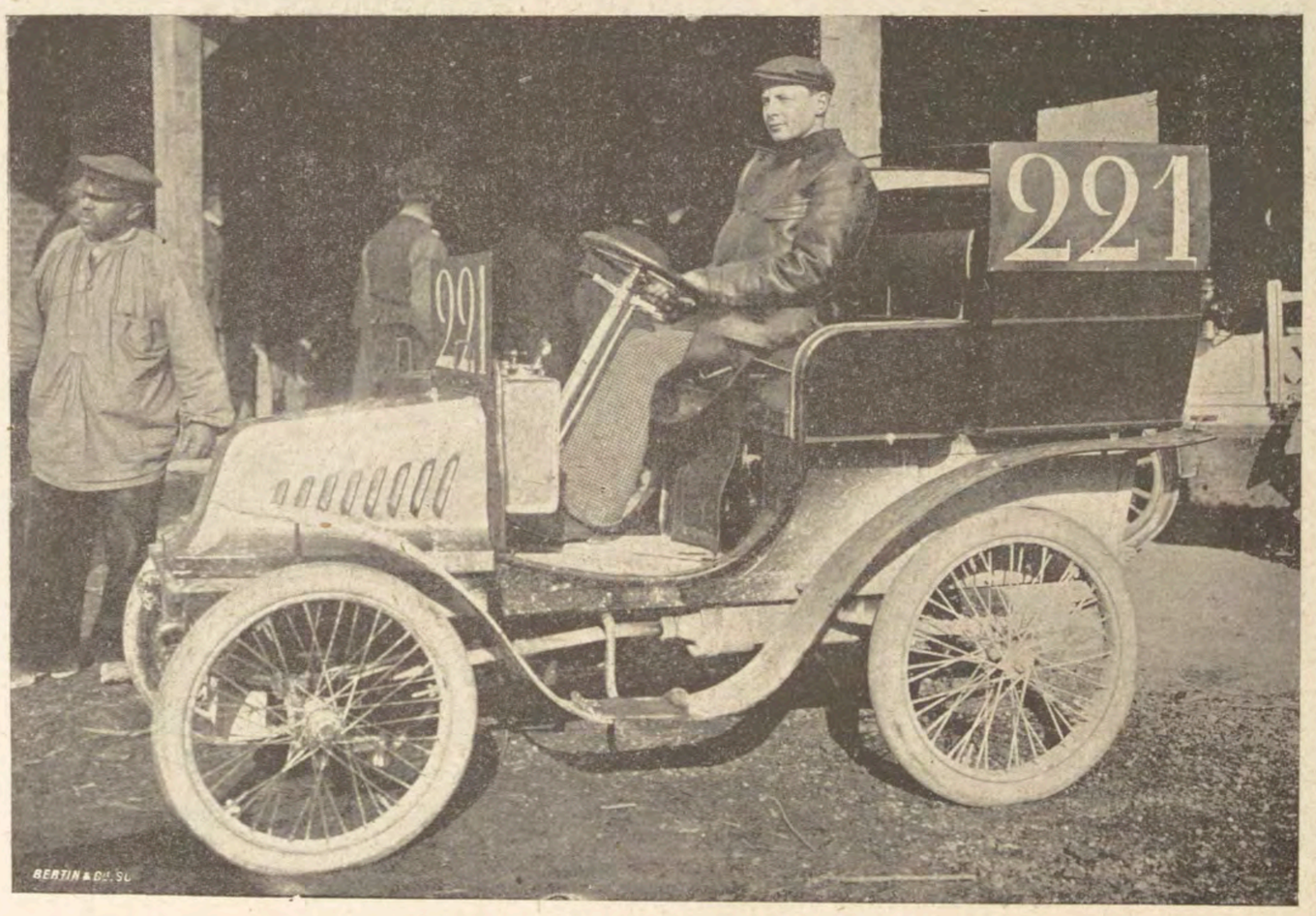
Ce sont les poids légers qui ont plutôt triomphé. Les véhicules les meilleurs à la tonne utile ne sont pas du tout, comme on pourrait le croire, des véhicules lourds.

La Bardon qui vient en tête porte une tonne ; la Georges Richard qui vient après ne l'atteint point au total. Le type classique de moteur qui s'est créé pour le service de la voiture ordinaire ou de la voiture légère, permet, en effet, en démultipliant le véhicule et en le chargeant, une utilisation rationnelle de sa force, aussi rationnelle que celle des véhicules pesant plusieurs tonnes, et que l'emploi de roulements plus doux et de pneumatiques rend meilleure au total.

Je n'en veux d'autre



Voiture de livraison *de Dion-Bouton* n° 212, muni de pneumatiques *Michelin*.
Poids utile transporté : 483 kilos. Consommation totale : 8 kil. 560



Voiture de livraison *Darracq* n° 221, muni de pneumatiques *Michelin*.
Poids utile transporté : 243 kilos. Consommation totale : 5 lit. 900.

preuve que le classement de véhicules de même type d'après leur poids. La plupart du temps c'est le poids léger qui l'emporte, aussi bien à la tonne utile qu'à la tonne totale.

L'alcool semble avoir fait ses preuves de bonne consommation. Il y a des rendements qui égalent ceux de l'essence dans la Poule des Vainqueurs de l'hiver passé.

Les camions Panhard, Telephone-Ader, Gillet-Forest, Georges Richard, Bardon, qui a enlevé le premier prix dans une catégorie, de Dion-Bouton, qui a enlevé le premier prix dans l'autre, Peugeot, de Dietrich, Darracq et la Nancéienne nous ont fait voir des véhicules de grands progrès et qui nous font bien augurer de l'avenir de cette nouvelle catégorie de véhicules, les véhicules industriels qui ont certainement pour eux la plus grande fortune et la plus solide.

D'une façon générale et à la tonne utile comme à la tonne totale transportée, les gros véhicules ont été battus par les plus petits.

Prenons par exemple les trois camions de la Nancéienne. C'est le moins lourd qui a le meilleur rendement.

De même dans les deux Georges Richard.

De même dans les Gillet-Forest.

Le cas de la voiture Georges Richard rend indécis le classement. Nous avons dit qu'elle transportait 507 kilos. Si l'on prend au pied de la lettre le classement ce qui la met dans la catégorie au-dessus de 500 kilos de poids utile, on obtiendrait d'après la tonne utile :

2e catégorie.

1er 212. De Dion-Bouton, 8 chevaux, 17 litres 720 ;

2e 221. Darracq, 6 chevaux, 24 litres 200.

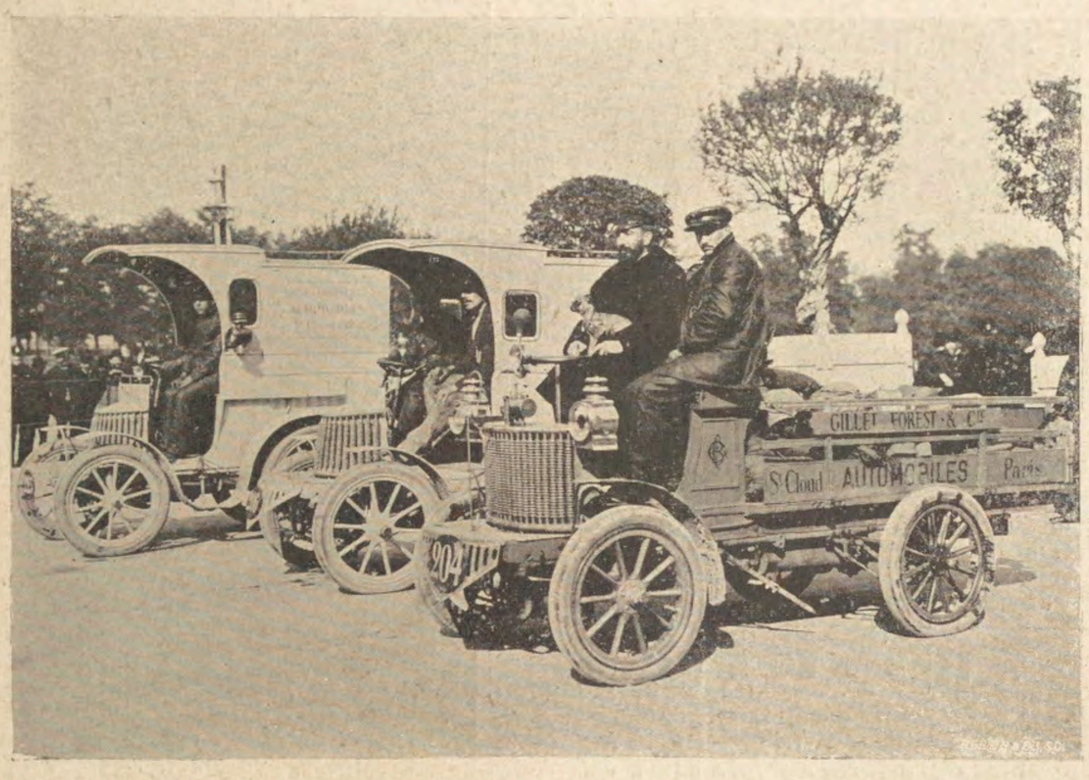
3e 203. Ader, 7 chevaux, 24 litres 500.

3e *catégorie.*

1er 211. Bardon, 8 litres 790.
2e 208. G. Richard 11 litres 500.
3e 218. Nancéienne, 11 litres 400.

Le classement général à la tonne totale donnerait pour les dix premiers :

1er 211. Bardon, 4 litres 980.
2e 208. G. Richard, 5 litres 940.
3e 212. De Dion-Bouton, 6 litres 200.
4e 218. Nancéienne, 6 litres 240.
5es 208. G. Richard et 215 de Diétrich, 5 litres 900.
7e 214. De Diétrich, 7 litres 100.
8e 216. Société Nancéienne, 7 litres 500,
9e 222. Daracq, 7 litres 700.
10e 219. Delahaye, 7 litres 800.



Voitures *Gillet-Forest* n° 204 et 205, munis de pneumatiques *Michelin*.
N° 204. Poids utile transporté : 1 147 kilos. Consommation totale : 20 lit. 370.
N° 205. — — 1 748 — — — 34 lit.

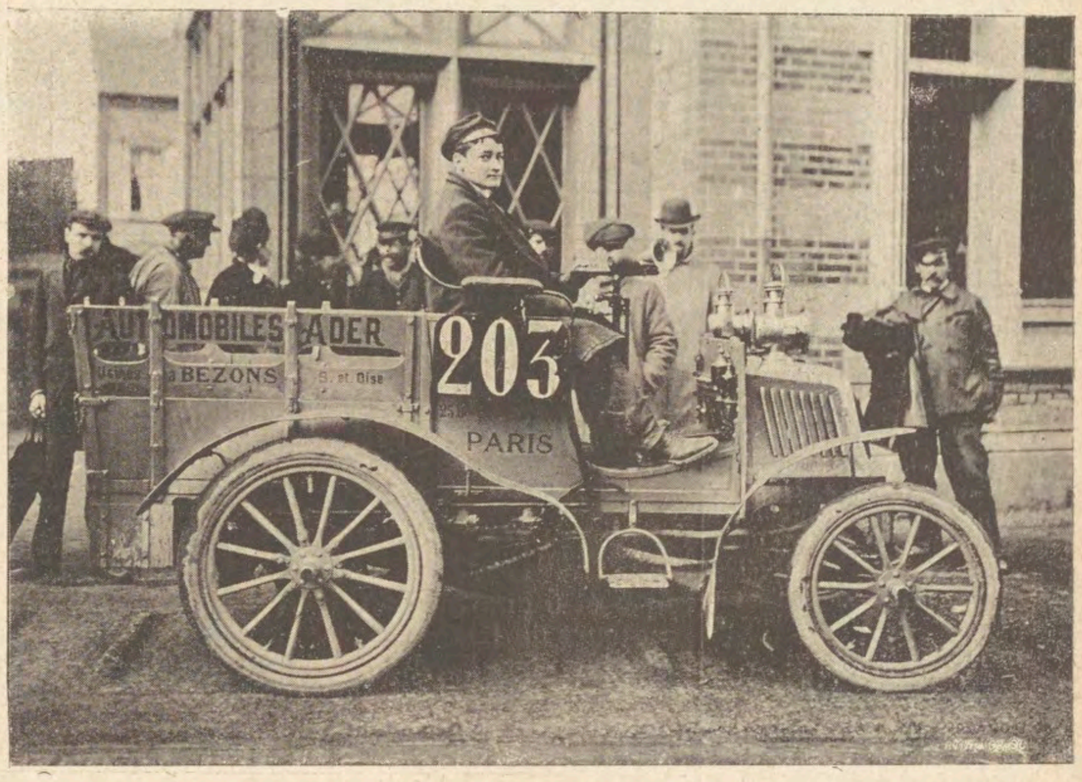
En somme, il est d'ores et déjà certain que la première des trois épreuves du circuit officiel a donné de fort intéressants résultats. Le véhicule industriel est d'ailleurs l'un de ceux qui doivent le plus gagner à la vulgarisation de l'alcool. Nous avons assez souvent développé ce sujet ici même pour qu'il soit inutile d'y revenir. On sait que les fabricants d'alcool, bouilleurs de cru, ont l'alcool et notamment l'alcool pur à fort bas prix.

Saluons donc dans cette épreuve sinon la plus brillants, à coup sûr l'une des plus utiles épreuves du Circuit. Cette route classique de Beauvais sur laquelle fut lancé pour la première fois l'alcool a vu cette fois d'officielles tentatives. Il y a là un heureux résultat auquel nous sommes les premiers à applaudir.

(Clichés J. Beau.)

GEORGES PRADE.

Camion de la *Société Nancéienne* n° 216, conduit par M. Brillié.
Poids utile transporté : 4 725 kilos. Consommation totale : 67 lit. 150



Camion de la *Société des Téléphones* n° 203.
Poids utile transporté : 468 kilos. Consommation totale : 11 lit. 470.

Voiture de livraison *Darracq* n° 222, muni de pneumatiques *Michelin*.
Poids utile transporté : 575 kilos. Consommation totale : 9 lit. 520.

MARSEILLE-PARIS

Concours de Photographies

Avec

Marseille-Paris

va commencer la série des grandes épreuves sur route

Pour chacune de ces grandes épreuves, la *Vie au Grand Air* organise un

Concours de Photographies.

Pourront prendre part à ce concours toutes les épreuves se rapportant à la course et d'un format 9/12 au minimum. Toutefois les photographies prises en cours de route seront préférées.

Toute photographie insérée sera payée

Dix Francs

à son auteur.

Les épreuves, non collées, devront nous parvenir le

MERCREDI 21 MAI

à six heures du soir, dernier délai. Elles devront être adressées à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, avec la mention

Marseille-Paris.

Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

asse pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

URANCES SPORTIVES

rances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.
nce contre les accidents, pour être bien -à-dire pour donner à ceux qui la con- leine et entière garantie, doit être faite coup de soins et demande le concours de s rompus à la confection des contrats tuent cette garantie.
agisse d'assurances automobiles, de che- bitures, ou d'assurances individuelles, la scrite ne vaut que par les clauses y ins- ses qui varient à l'infini suivant le cas. **surances Spéciales**, 20, rue Taitbout, e chargent de toutes les assurances en t tout particulièrement des assurances pour lesquelles elles se sont spécialisées. s sportsmen qui voudront être bien as- e pas payer des primes exagérées feront de s'adresser aux **Assurances Spé-**, rue Taitbout, Paris qui leur donneront isfactions.
hande, les **Assurances Spéciales** en- ner verbalement toutes les explications

nner rendez-vous, écrire ou téléphoner

AUTOMOBILES

te Sirène, 3 places, moteur avant, 3 vi- arche arrière, excellent état, palier 32-35. e engrenages, 1500 fr. S'adresser Albert, *and Air*, 9, Avenue de l'Opéra, Paris.

légère Prunel, 12 chevaux Aster, régula- ouble phaéton, dais, glaces avant et rniture et carrosserie de luxe, pneus marche parfaite, double emploi. Vilain, de Ceinture, St-Gratien (S.-et-O.). (1882)

aux de Diétrich-cardan, carrosserie luxe, nium, 4 places; peinture, garniture neuves, es: 7.000 fr. Double phaéton, 7 chev. 1/2 ccélérateur pneus, dais, 5.500 fr. Voiture t et absolument garantie. Flayelle, 36, ns, Valenciennes. (6813)

ous louer bicyclettes, motocycles et au- es ? adressez-vous au *Garage Dupré*, de la Grande-Armée ; 156, avenue Ma- éph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances andises. (6302)

rmation de Motocycles à pétrole en ttes 2 places côte à côte. Débrayage 2 amy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- .05 (6245)

de Dion, 8 chevaux, livrable très pro- ent à l'usine. S'adresser à M. Albert, aux u journal. (1876)

auffeur livre de suite les nouveaux de *Dion, Gladiator, Darracq*, etc. ix de voitures d'occasion prix exception- tes voitures à l'essai et garanties, châssis *rs*, livr. courant mai disponibles. Prix du

-Levassor, 12 ch. mod 1902, double e, carrosserie grand luxe, double phaé- r, dais et glace.
-Levassor, 8 ch., type Paris-Amsterdam, gales, tonneau de Rothschild, peinture
-Levassor, 8 ch., type Paris-Amster- nneau de Jeantaud, peinture et garniture
-Levassor, 8 ch., type Paris-Amster- uble phaéton, aluminium, roues égales, t garniture neuves.
, 8 ch. omnibus 6 places, toit à bagages, oucs pleins, parfait état de marche.
frères, mod. 1901, moteur Aster 6 ch. rie tonneau.
6 ch. 1 /2, tonneau, dais et glace, pein- uve.
rage Friedland, 4, rue Berryer et, 4, ave- dland. Téléphone 529-37. (2328)

RTES POSTALES

e franco, carte prime. P. Savary. La . (6321)

COLLECTIONS

ectionneurs. Deux séries de cartes viennent de paraître : 1° la Fabrication natique, 36 cartes avec texte 0 fr. 50 omm. 0 fr. 75) ; 2° douze reproductions amusants signés O'Galop 0 fr. 20 omm. 0 fr. 45). Michelin et Cie, Cler- and et 105, boulevard Pereire, Paris. (6305)

eteur onze premiers numéros " Vie au ir " en bon état. Faire offres à P. Mil- t-Pierre et Miquelon (Amérique du (1886)

collections revues cyclistes illustrées, *Cycle*. Excell. occ. Esquieu. Boulev. Cahors. (1890)

Affiches à vendre, 2 grandes " Columbia " neuves, s'adresser à M. Gouzy, pl. Lafayette, Toulouse. (1891)

On demande à acheter les nos de la *Locomotion* de 1 à 24 inclus. Ecrire à M. Laurain, 3, quai de la Poterne, Château-Thierry. (Aisne). (6322)

CHIENS

A vendre chien Saint-Germain, seize mois, non dressé, très pur. Hurel, Limonadier, Beaumont-le-Roger. (2325)

Une superbe chienne boy-terrier, 15 mois, 850 gr. : 250 fr. Garnotel, Bonnières (S.-et-O.), t. p. r. (2326)

CYCLES

Cause santé, à vendre tandem Eadie frein arrière, bicyclette la " Française " état neuf. Rouvière, 45, rue de la Harpe, Paris. (6323)

DIVERS

Santé à tous les animaux par l' « Animaline ». Brochure explicative, adressée sur demande à M. Jacquemaire, pharmacien, à Villefranche-sur-Saône. (5880)

Vendre excell. mach. à écrire, écrit. visib , peu servi, fonct. parf., garanti. Prix avantageux. Esquieu, boul. Gambetta, Cahors. (1892)

Sportsman allemand désire entrer en correspondance avec un français. Ernest Markwald, 43, Genthiner Strasse, Berlin (W). (1893)

PHOTOGRAPHIE

13 × 18 Luxe ébène et aluminium, 2 objectifs, châssis doubles à rideaux. Diaphragmes Iris. Sac. Le tout presque neuf, a coûté 500 fr., à vendre 200 fr. Paul Dondelle, à Saint-Crépin (Oise). (6324)

A vendre Kodak cartouche 13 × 18 avec accessoires, gr. plaques, 130 fr., 54 *bis*, rue Cardinal-Jean. (2327)

TIMBRES-POSTE

Catalogue franco, 4 primes. P. Savary, La Rochelle. (6324)

YACHTS

Yacht à vapeur, mer et rivière, 16 m. de long, machine 30 chx, cabine, poste, prix except. 3000 fr.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

SEINE-PORT. 2 BELLES PROPRIÉTÉS et 1 pavillon, à adjer le 27 mai, ch. not. Paris : 1° 15 hect. clos de murs, av. gde habit., atel., comm., chasse. M. à p. 160 000 ; 2° 2 hect. Msons de maître, comm. M. à p. 45 000 ; 3° Pavillon av. jard. 1.250m. M. à pr. 15000. S'adr. à Me Cotelle, not., 25, boul. Beaumarchais, qui délivr. permis visiter.

VILLE DE PARIS

A adjuger sur 1 enchère Ch. des notaires, 27 mai, **2 TERRAINS** 1° angle rues Victor-Considérant et Schœlcher. Sce 324m env. M. à pr. 100f. le m. 2° r. Rosa-Bonheur. Sce 323m68. M. à p. 120f. le m. S'ad. aux not. Mes Delorme, r. Auber, 11, et Mahot de la Quérantonnais, 14, r. d. Pyramides, dép. de l'ench.

PROPRIÉTÉ à Paris, bd Garibaldi 16, et pass. Cépré, 21 et 23. Cont. 901 m. Rev. br. 3.700 fr. M. à pr. 65.000 fr. A adj. ch. not. de Paris, 27 mai. Me Fay, notaire, 11, rue Saint-Florentin.

VILLE DE PARIS

A adj. sur 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 3 juin 1902 **TERRAIN** rue César-Franck (Anciens Abattoirs de Grenelle). Surf. 312m. M. à p. 120 fr. le m. S'ad. aux not. : Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, r. d. Pyramides, et Delorme. r. Auber, 11, dép. de l'ench.

A VENDRE A ANTONY
Ligne d'Orsay et tramway d'Arpajon
MAISON DE CAMPAGNE
9, rue au Moulin. 7 chambres de maître, billard, serre, jardin avec grands arbres bordant la Bièvre, Cce 6618m. S'adresser à Me Petit-Bergonz, avoué, 346, rue Saint-Honoré, Paris.

A VENDRE OU A LOUER
HOTEL avec écurie et remise, à Paris-Auteuil, boulevard Montmorency, 65
ET VILLA MONTMORENCY
7 chambres de maître, salle de bains, calorifère. S'adresser pour visiter boulev. Montmorency, 53.

A CÉDER ACTIONS de CHASSE, 450 hect. Forêt Chantilly. Renaud, 44, r. Vital, Paris.

TRANSFORMATION des Voitures de **Dion-Bouton**, ou munies du moteur de **Dion-Bouton** et **Aster** de : 3 chx. 1/2 en 5 et 6 chx., de 4 1/2 en 6 chx., 7 chx. ou 8 chx. **Culasse à eau** pour tous les moteurs de **Dion-Bouton, Aster** et **Soncin.**
H. DECKERT et Cie Constructeurs. — Bureaux : 63, Rue Bayen. Usine : 18 *bis* et 20, Rue Bacon, Paris XVIIe. Téléphone 552-49.

MOTO-NAPHTA *ESSENCE SPECIALE* POUR AUTOMOBILES en Bidons de 5 et 10 litres *DANS TOUTE LA FRANCE.*

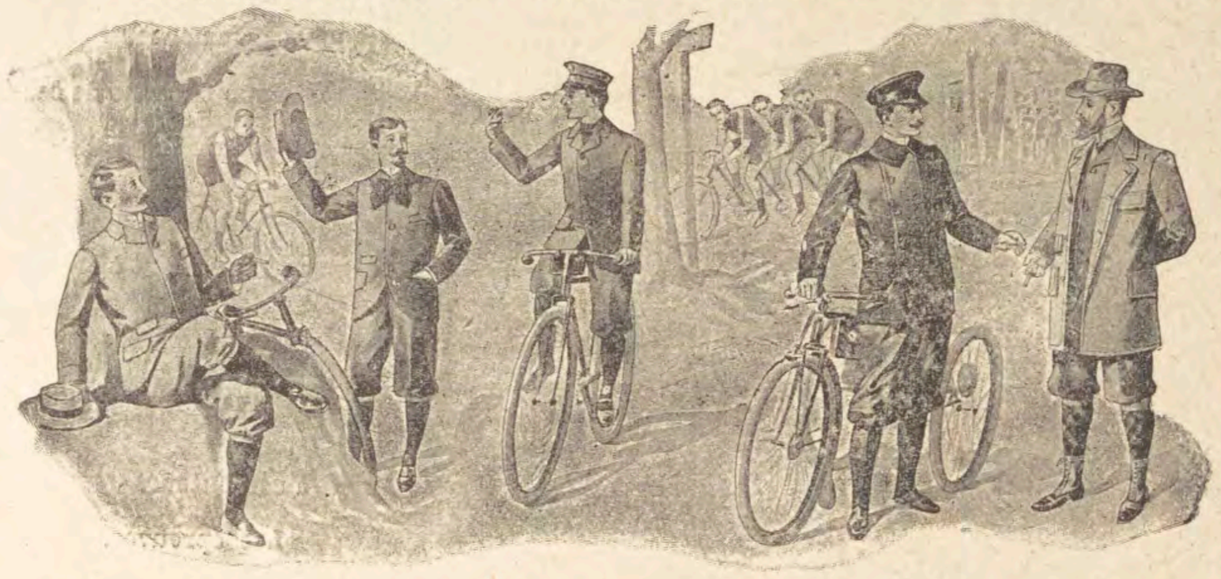
MÉTROPOLITAIN Gare Saint-Paul

AU PETIT MATELOT

Téléphone 119-61

Ile Saint-Louis — **41 et 43, Quai d'Anjou** — **Ile Saint-Louis**

GRAND TAILLEUR POUR TOUS LES SPORTS



N° 53	N° 54	N° 55	N° 56	N° 57	N° 58
Costume cycliste	**Costume cycliste**	**Costume cycliste**	**Maillots**	**Costume chauffeur** peau noire	**Costume d'excursions**
Veston non doublé, tout fait. **19 50**	Veston col chevalière, sur mesure, *depuis*..... **35 »**	Veston doublé et culotte sur mesure..... **45 »**	Grand choix de maillots, *depuis* **2 50**	Veston doublé flanelle, *dep.*. **25 »**	Complet veston sur mesure *dep.* **45 »**
Veston doublé **27 50**	Grand choix de culottes seules, *depuis*..... **12 »**	Grand choix de culottes toile nationale..... **7 50**	*Envoi franco du catalogue.*	Pantalon et culotte, *depuis*.... **28 »** Casquette, *dep.* **4 90**	Pardessus, imperméable, sur mesure **55fr.**

Costume cycliste pour Dame, sur mesure, boléro et culotte..... *depuis* **59 fr.** — — jupe-culotte..... — **69 fr.** — — jupe à transformations... — **79 fr.**

GRAND CHOIX DE VÊTEMENTS IMPERMÉABLES POUR L'AUTOMOBILE

Echos

BILLA

Nous sommes dans la grande semaine de billard : notre C... Prix se dispute ces jours-ci entre Cure et Fournil qui ont ... mencé mardi soir leur match en 1500 points au cadre à 45 ... mètres.

Il est difficile de voir une partie plus égale, plus serrée, ... celle-là : ces deux joueurs sont assurément ce que nous avon... mieux en France actuellement, probablement même les ... meilleurs qui soient au monde. Le tournoi de janvier org... comme le match actuel par la branche française de la m... Brunswick, les a placés aussi près que possible l'un de l'a... l'opinion publique les classe tous deux et tous deux seuls au... mier rang ; leur manière d'interpréter le cadre est à peu près ... tique, leurs moyens d'exécution sont remarquables, leur tem... ment est tout à fait exceptionnel. Il est par conséquent bien dif... même pour quelqu'un qui, depuis longtemps, les voit jouer ... les jours de prévoir la victoire de l'un plutôt que de l'autre. ... un parallèle entre eux peut, pour nos lecteurs, jeter un pe... clarté sur le doute qui plane, quant au résultat du match.

Fournil est assurément à notre avis le joueur le plus compl... possède plus qu'aucun autre une merveilleuse aisance pour an... la série, il est très rare de le voir jouer trois ou quatre coups ... réussir à rapprocher les billes ; il amortit sa bille comme pers... il est doué d'une mesure extraordinairement exacte dans les ... de rappel ; une fois les billes rassemblées, il les caresse avec ... délicatesse infinie, il passe à travers avec à propos, il combine ... positions avec une justesse parfaite ; il masse avec une s... absolue.

Cure amènerait les billes moins vite que Fournil, il aurait ... de délicatesse dans la série de près, moins de mesure da... rappel, moins de sûreté surtout dans le massé. En revanche, ... beaucoup plus fort dans le point détaché, le point difficile ; il ... coup de queue qui porte sur la bille, qui la charge d'effet, qui ... tionne beaucoup plus que le coup de queue de Fournil. Il a ... peut-être plus d'ingéniosité de combinaisons : il s'applique p... parquer sa série, à sortir sa bille de manière à laisser les ... autres dans le même quartier réduit, il a moins de confiance ... la précision de son rappel et supplée à une erreur possible ... mesure par la manière de caramboler la troisième bille, d'où dé... la position de la sienne dans le coup suivant.

En résumé il nous semble que la force de Fournil consiste ... tout dans la mesure, celle de Cure dans le placement.

On comprend qu'entre de pareils joueurs, une longue parti... on ne peut plus intéressante et instructive pour un amateur.

Count Reddeer.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

VOYAGES D'EXCURSIONS

aux Plages de la Bretagn...

Tarif G. V. n° 5 (Orléans

Du *1er Mai* au *31 Octobre*, il est délivré ... billets de voyage d'excursion aux Plages de Bre... gne, *à prix réduits*, et comportant les parcou... ci-après :

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Saven... Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pont... Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lori... Quimperlé, Rosporden, Concarneau, Quimp... Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

Durée : 30 Jours.

Prix des billets (aller et retour) : 1re classe, 45... 2e classe, **36** fr.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à t... les points du parcours, tant à l'aller qu'au reto...

La durée de validité peut être prolongée d'u... deux ou trois périodes de dix jours, moyenn... paiement, avant l'expiration de la durée primi... ou prolongée, d'un supplément de 10 o/o du p... des billets.

En outre, il est délivré des billets réduits ... 40 o/o, sous condition d'un parcours de 50 k... mètres par billet entre un point quelconque ... réseau d'Orléans et un point quelconque ... voyage d'excursion.

H. FRAENKEL, 28, rue du Quatre-Septemb...

Costumes et Équipements pour Sports

Masque-Protecteur

Invisible

pour protéger les yeux et les cheveux en automobile

Envoi franco du Catalogue illustré

ATTENTION !!!

La succursale de

HIGH LIFE TAILO...

N'EST PAS

au coin de la Rue Caumart...

Mais : 12, RUE AUBER

En Vente Pharm... Parfum... Coiffeurs

Se recommande par ses résultats obtenus.

LOTION La BULBINE

Détruit les Pellicules. Dépôt Général : A. CHÉREAU Nevers. Combat la Calvitie.

PRI... Flac... Gde fl... 1/2 Li... 9 fr...

Envoi contre mandat, port en plus. Franco par trois flac...

Gérant Jarrige.

Corbeil. Imprimerie Éd. Crété.